



Conjoncture trimestrielle Trafic aérien

1^{er} Trimestre 2024

Sommaire

- Points clés
- Trafic aérien **mondial**
- Trafic aérien par **zones géographiques**
 - Amérique du Nord, Amérique Latine, Asie-Pacifique, Europe, Moyen-Orient Afrique
- Trafic aérien par **pays**
 - États-Unis, Chine, Inde, Japon, Brésil
- Définitions, sources
- Annexe

Grille de lecture

Lors de la crise Covid, être en mesure de répondre aux deux questions

- la demande retrouvera-t-elle son **niveau** d'avant crise (2019) ?
- la demande retrouvera-t-elle la **tendance antérieure** (le trend) ?

Lors des périodes 1980-2019 et 2024* + : distinguer 3 rythmes de croissance

- **Faible croissance** : croissance du trafic aérien mondial inférieure à +4,0%
- **Croissance moyenne** : taux compris entre 4 et 6% (*et non pas >0%*)
- **Forte croissance** : croissance du trafic mondial égale ou supérieure à 6%.

*2024 est l'année où le trafic aérien mondial retrouve le niveau d'avant crise (2019).

Les graphiques montrent l'évolution 2020-2024 vs 2019.

À partir de 2024, il sera aussi utile de montrer **l'évolution par rapport à l'année précédente** pour mesurer si 2024-2025, années de sortie de crise, sont des années de forte croissance, voire de très forte croissance.

Voir détail en annexe.

Points clés IT 2024

- **1T 2024** : PKT (Passagers-Km Transportés) +17,1% (vs 1T23) et +3,0% (vs 1T19). **Le nombre de PKT dépasse pour la première fois le niveau d'avant crise.**

Nota : tous les chiffres d'évolution sont vs 2019 (sauf indications contraires)

- **Au 1T24,**
 - Le niveau de l'offre mondiale (SKO) est à +3,1%
 - Le niveau de la demande mondiale (PKT) est à +3,0%
 - Le coefficient de remplissage est de 81,5%, légèrement inférieur de 0,2 point à celui du 1T19
 - Le niveau du nombre de vols se situait à +12% (source Flightradar),
 - Le niveau du nombre de sièges se situait à -0,1% (source OAG) dont domestique +1,5% et international -2,5%
- **Au 1T24, la reprise est tirée par :**
 - Le trafic international qui contribue au 7/10 de la croissance mondiale du 1T24,
 - Par toutes les zones géographiques particulièrement l'Asie-Pacifique (contribution pour 6/10) dont le marché chinois,
 - Par les pays leaders : notamment La Chine (contribution pour 4,5/10) et les USA (contribution pour 0,7/10)

2024 est une année bissextile. 1T19 : 90 jours ; 1T24 : 91 jours. 1j/90 en plus représente +1,1% de croissance supplémentaire. La croissance de la demande mondiale (PKT) à nombre de jours constant est donc d'environ +2% (au lieu de +3%).

Rappel : Faits saillants

en 2023

- **La levée progressive des restrictions de vol en Chine**, en décembre 2022 pour le trafic domestique et début janvier 2023 pour le trafic international ont permis d'amplifier le rebond du trafic mondial et le retour aux niveaux 2019, d'avant Covid ; en 2023, pour le trafic domestique et probablement en 2024 pour le trafic international.
- Fin 2023, le trafic international des compagnies chinoises est encore inférieur de 38% au niveau 2019 pré-Covid. **Le trafic international chinois est donc simultanément le point faible de la reprise mondiale et son plus important potentiel de croissance.**
- Si l'international chinois avait retrouvé son niveau 2019, le trafic aérien mondial 2023 (PKT) serait à +1% vs 2019 (au lieu de -6%)
- La reprise de **l'Europe** est freinée par les interdictions de vol Europe/Russie.
- La question demeure concernant **la trajectoire de la reprise mondiale** :
 - Un scénario de retour à la courbe de tendance (notre scénario),
 - Ou la perte durable d'une partie du trafic aérien mondial.

Synthèse Offre

vs 2019

Au 1T24, retour au niveau 2019

Parts marché mondial*		Point bas	4T20	4T21	4T22	4T23	1T24
Nombre de vols aviation commerciale**							
Monde	100%	2T20 : -69%	-40%	-19%	-11%	+6%	+12%
Nombre de sièges (vols réguliers)							
Monde	100%	2T20 : -68%	-47%	-26%	-15%	-2%	-0,1%
domestique	67%	2T20 : -55%	-29%	-13%	-9%	-1%	+1,5%
international	33%	2T20 : -87%	-75%	-46%	-23%	-4%	-2,5%
Nombre de Sièges Km Offerts							
Monde	100%	2T20: -84%	-58%	-39%	-24%	-1%	+3%
domestique	37%	2T20 : -66%	-29%	-16%	-22%	+5%	+12%
international	63%	2T20 : -95%	-77%	-54%	-26%	-5%	-2%

En 2020-21, reprise du domestique.
L'international reprend lentement,
en raison des restrictions de vols entre pays.

En 2022-2023,
rattrapage de l'international

*Parts de marché mondial en 2019

** source Flightradar (voir ci-après)

Synthèse Demande

vs 2019

En 2021, le trafic reprend d'abord sur le marché domestique

Puis sur le marché international

	Parts marché mondial	Point bas	4T20	4T21	4T22	4T23	1T24
Nombre de Passagers Km Transportés							
Monde	100%	2T20 : -90%	-70%	-47%	-25%	-2%	+3%
domestique	37%	2T20 : -78%	-42%	-23%	-23%	+4%	+10%
international	63%	2T20 : -98%	-88%	-63%	-26%	-6%	-2%
Amérique du Nord							
Amérique du Nord	22%	2T20 : -92%	-68%	-23%	-6%	+4%	+6%
Amérique Latine							
Amérique Latine	5%	2T20 : -93%	-59%	-27%	-9%	+0%	-1%
Asie-Pacifique							
Asie-Pacifique	35%	2T20 : -81%	-61%	-68%	-52%	-9%	-1%
Europe							
Europe	27%	2T20 : -97%	-82%	-42%	-12%	-1%	+4%
Moyen Orient-Afrique							
Moyen Orient-Afrique	11%	2T20 : -97%	-82%	-55%	-14%	+3%	+8%

Parts de marché mondial en 2019

La politique chinoise zéro-Covid freine la reprise de l'Asie-Pacifique

Effet de la fin de la politique zéro-Covid chinoise

Trafic aérien mondial

Évolution du trafic aérien au 1T2024

1er Trimestre 2024 vs 1er Trimestre 2023

	PKT	SKO	CR	CR
	Evolution en %	Evolution en %	Pourcentage	Evolution en points
Amérique du Nord	7,2%	8,6%	80,3%	-1,0
Amérique Latine	8,4%	5,9%	84,3%	2,0
Europe	10,4%	10,7%	83,5%	-0,2
Asie-Pacifique	32,6%	28,0%	81,6%	2,8
Afrique Moyen-Orient	15,3%	16,1%	79,3%	-0,6
Total Monde	17,1%	16,2%	81,5%	0,6

Évolution par rapport à la même période de l'année précédente

Rattrapage de l'Asie-Pacifique

1^{er} Trimestre 2024 vs 1^{er} trimestre 2023

contribution par zones géographiques à la croissance du PKT mondial

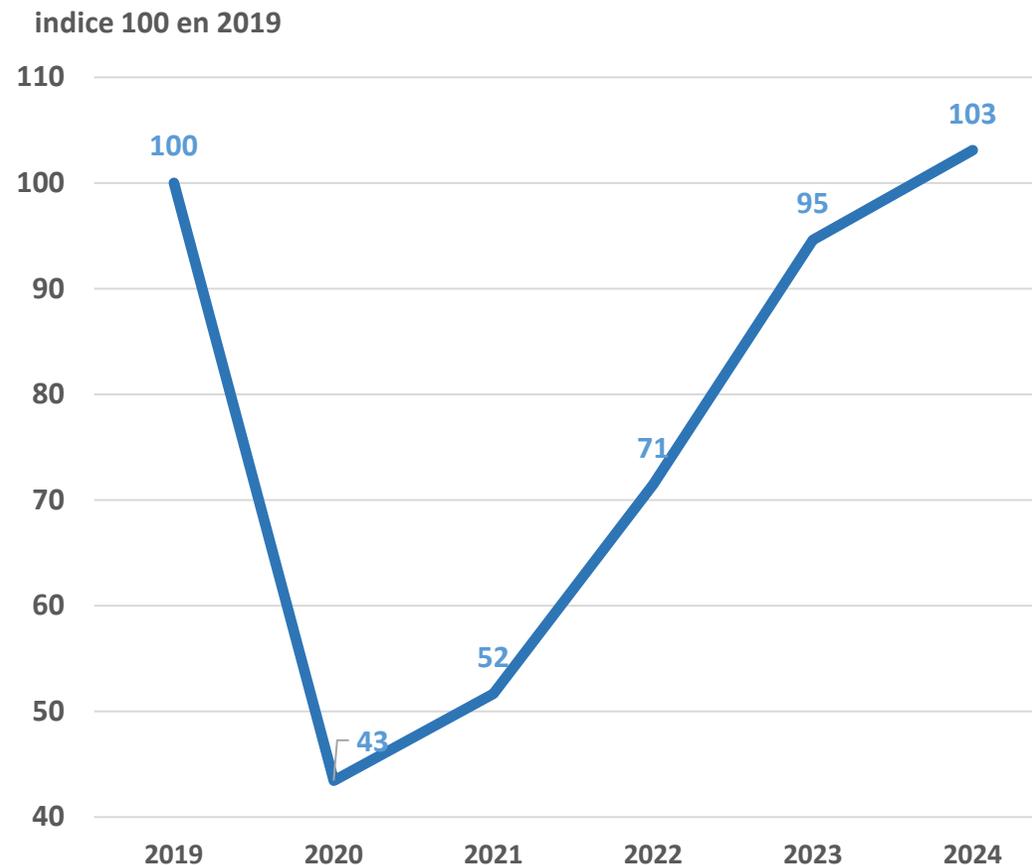
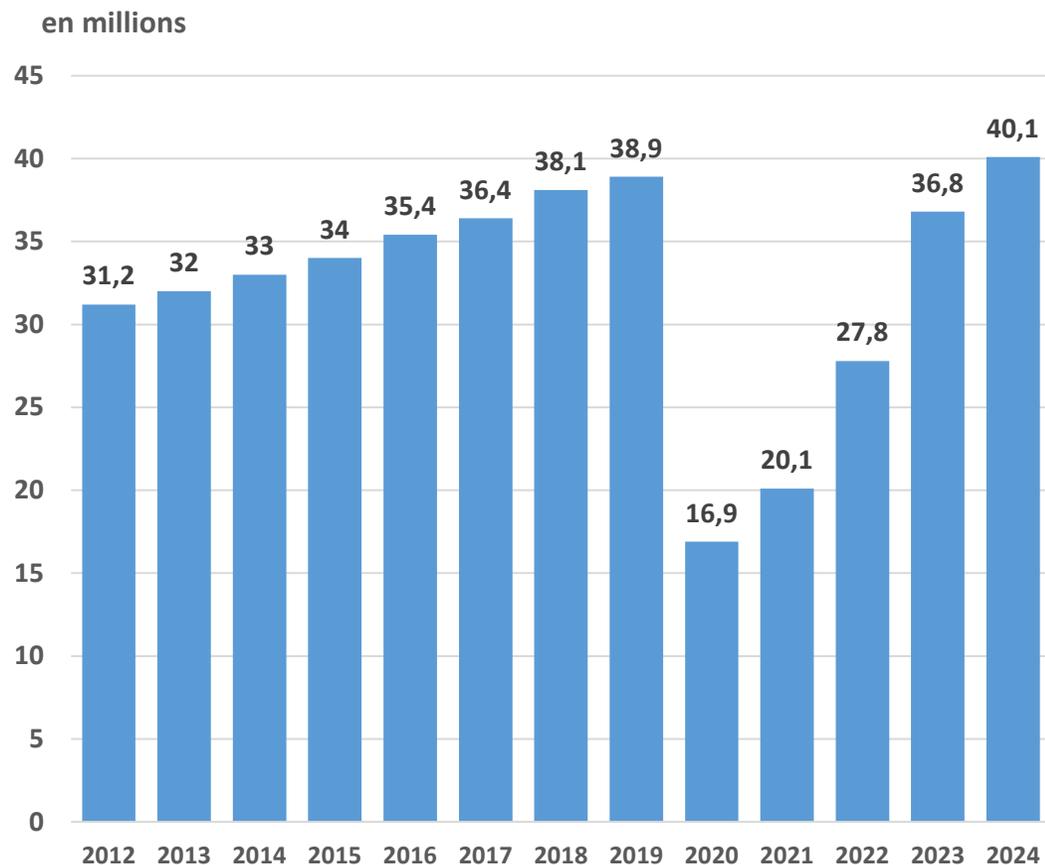
	PKT	PKT	contribution à la croissance mondiale	contribution à la croissance mondiale
	parts de marché 1T23	croissance de chaque zone 1T24/1T23 en %	en points	en %
Amérique du Nord	28,2%	7,2%	2,0 pts	12%
Amérique Latine	5,2%	8,4%	0,4 pt	2%
Europe	23,1%	10,4%	2,4 pts	14%
Asie-Pacifique	32,0%	32,6%	10,4 pts	61%
Afrique Moyen-Orient	11,5%	15,3%	1,8 pts	11%
Monde	100,0%	17,1%	17,1 pts	100%

Évolution par rapport à la même période de l'année précédente

Importance de la contribution de l'Asie-Pacifique

Nombre de vols réguliers

2023 : -5% (vs 2019) ; Prévvision 2024 : +3%



Source IATA ; 2023 : estimation ; 2024 : prévision IATA

Nombre de vols – vols commerciaux

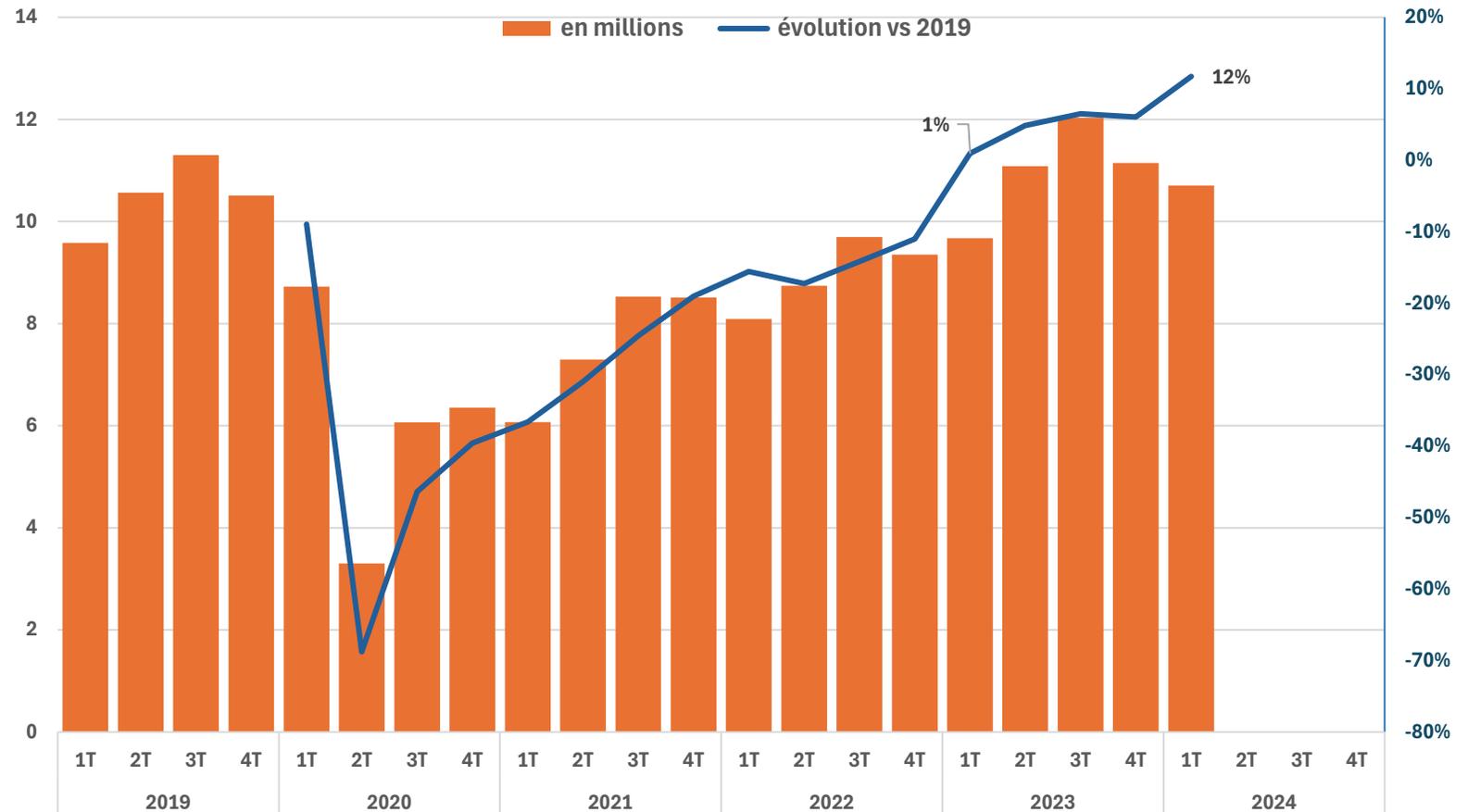
depuis le 1T23, le nombre de vols est supérieur à 2019

Le périmètre du nombre de vols commerciaux réguliers de Flightradar comprend aussi des vols charter (non-réguliers) et des vols d'avions d'affaires. L'intérêt de Flightradar est de disposer de données mensuelles.

Sur l'ensemble de l'année 2023, le nombre Flightradar est supérieur de 5% au niveau 2019 ; alors que les chiffres IATA 2023 sont inférieurs de 5% à 2019.

Conclusion : pour les données annuelles, les données IATA nous semblent plus robustes.

Mais pour **déceler la tendance** au cours de l'année, nous suivons les données Flightradar.

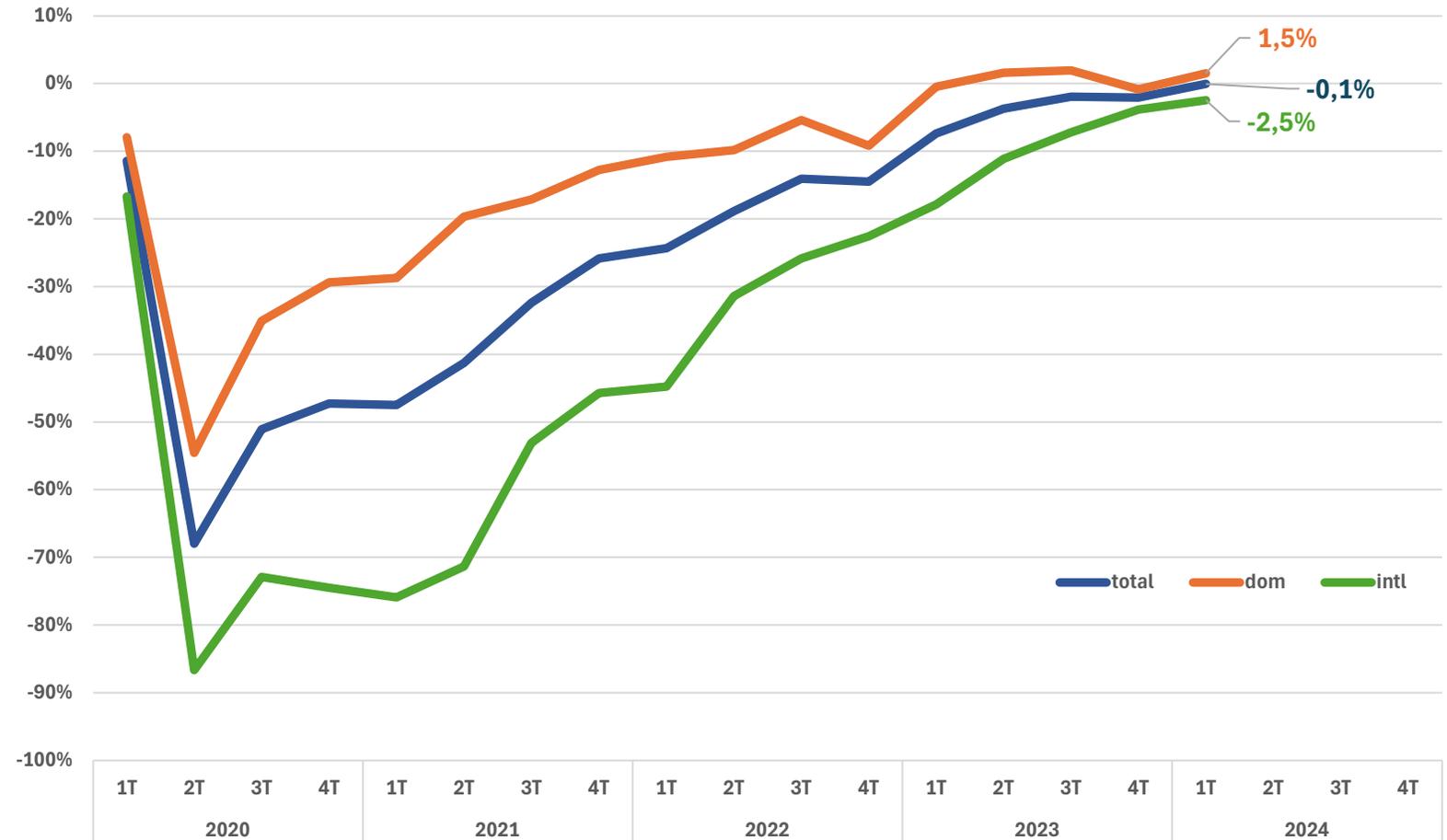


Nombre de sièges – vols réguliers

1T24 : -0,1% (vs 2019) dont domestique +1,5% et international -2,5%

- **Effet de falaise en 2020** : les vols commerciaux et le nombre de sièges ont chuté de 70 %, le trafic aérien mondial (PKT) de 90 %.
- C'est une situation exceptionnelle due au fait que la crise a frappé l'ensemble de la planète en même temps et à la décision de confinement des États pour des impératifs sanitaires.
- Se posait alors la question : **comment le trafic aérien remonterait-il la falaise ?**

Au 1T24, l'offre en nombre de sièges se situe autour du niveau 2019

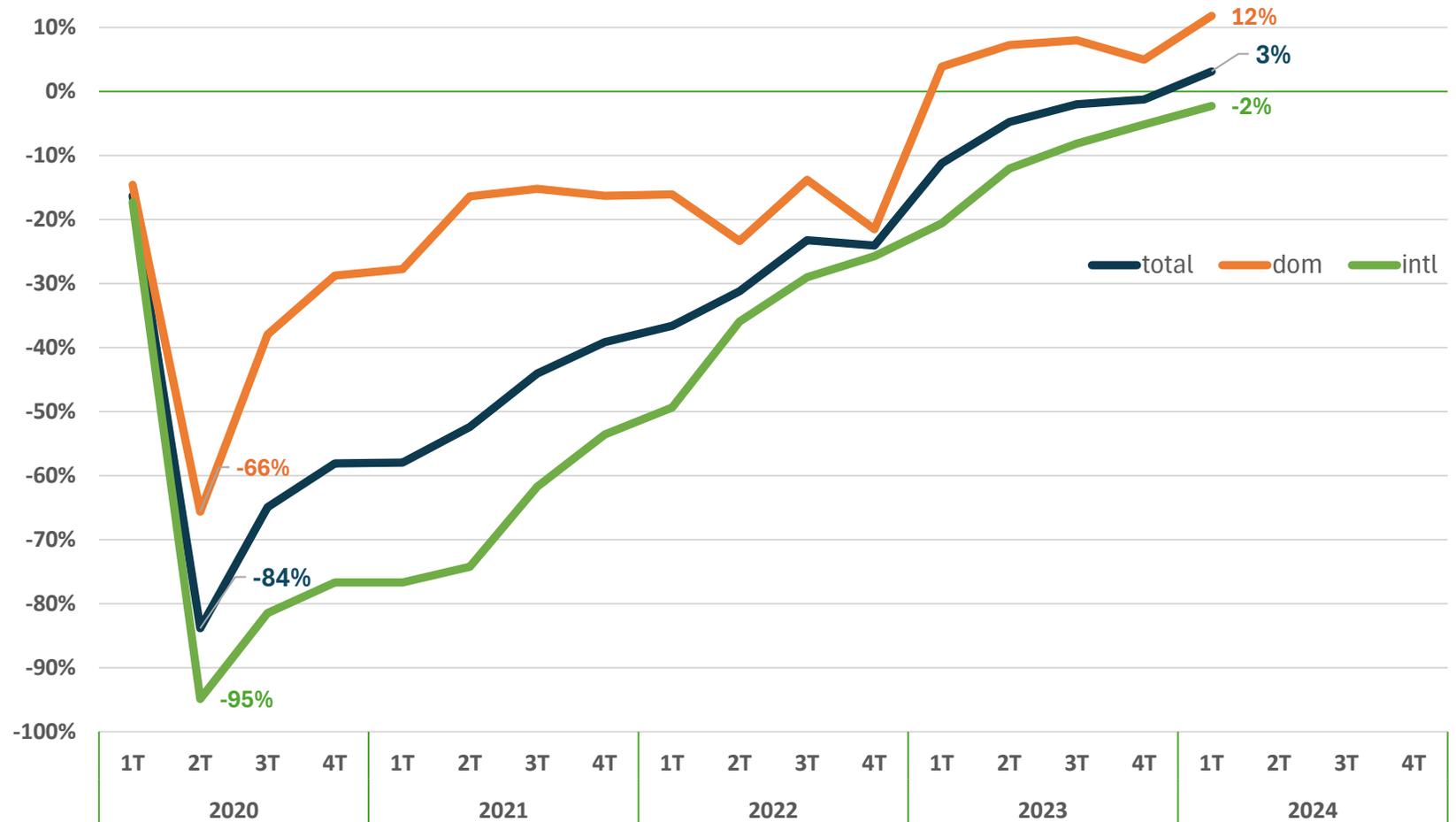


Évolution de l'offre (SKO) - Monde

évolution vs 2019 : Total +3% dont Domestique +12% et International -2%

Au 1T24, l'offre en nombre de sièges se situe autour du niveau 2019

en % par rapport à la même période de l'année 2019



- **Domestique :**

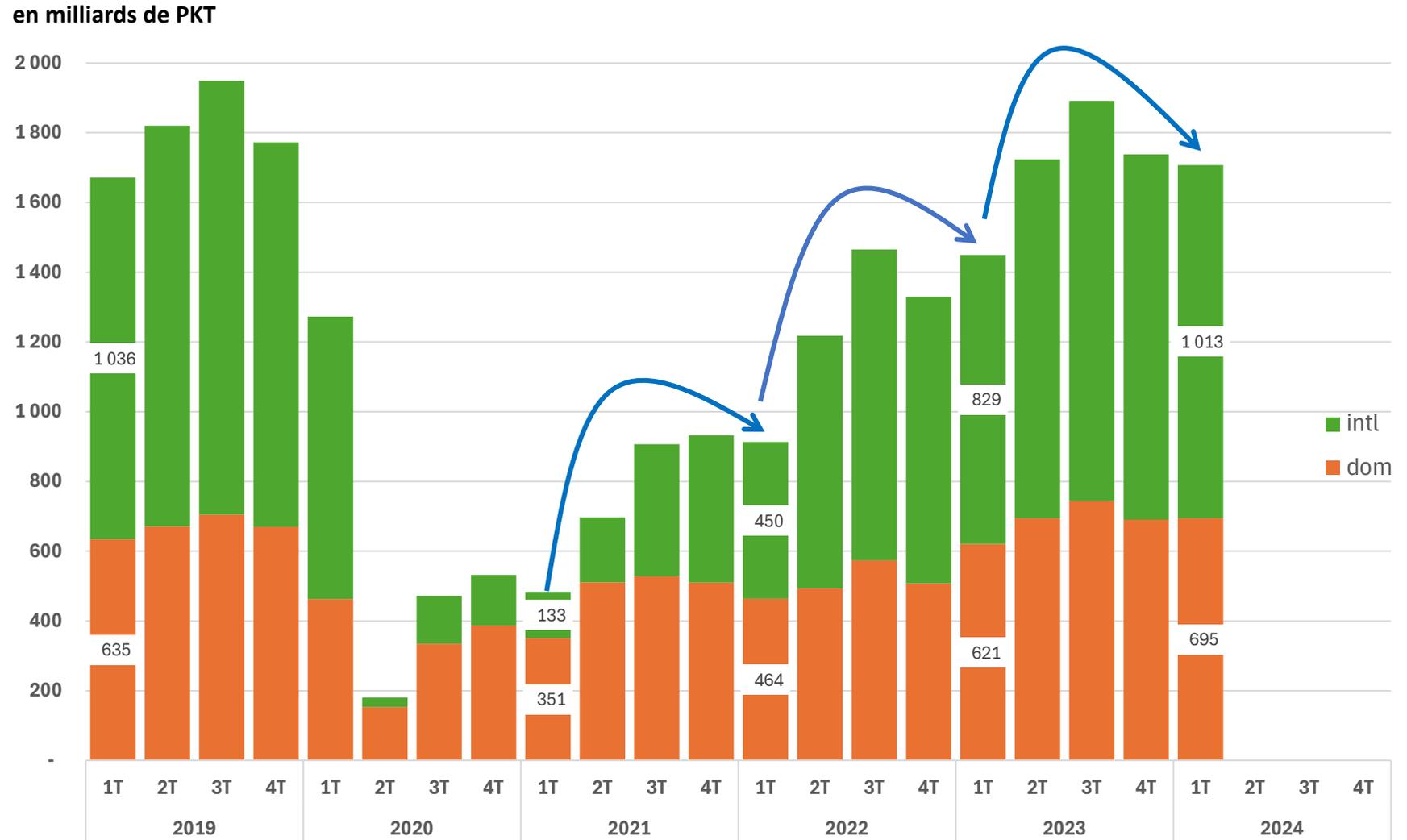
La reprise démarre sur les marchés intérieurs. En 2021-2022, progression en zigzag en relation avec le marché chinois ensuite, lente progression

- **International :**

La reprise est toujours en cours. Le niveau n'a pas encore atteint celui de 2019.

Évolution de la demande (PKT) - Monde

évolution vs 2019

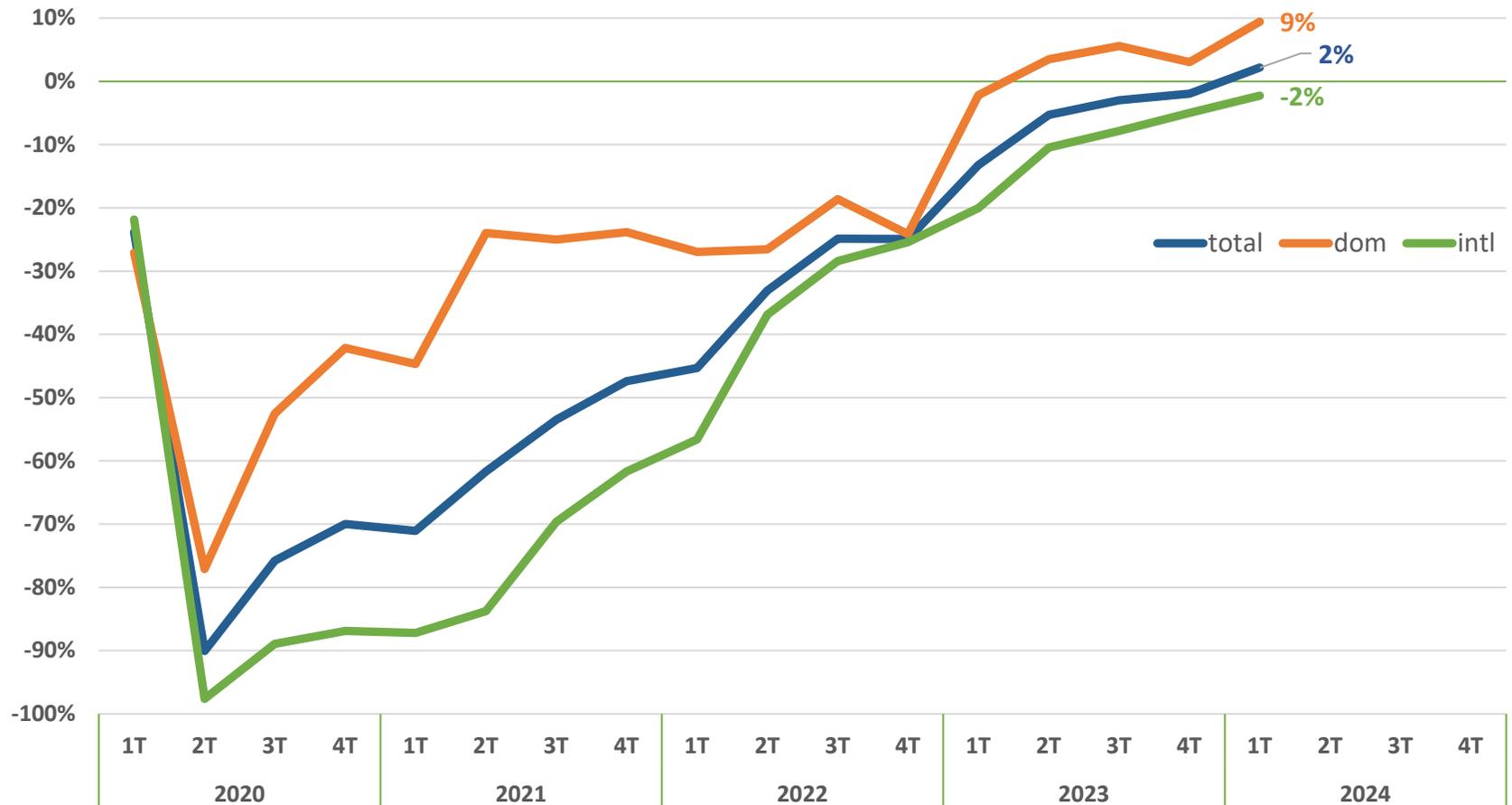


Comparaison du 1T24 vs les 1T précédents
 progression continue de 1^{er} trimestre en 1^{er} trimestre à partir du 1T21.
 L'international demeure inférieur à 2019.
 Alors que le domestique est supérieur à 2019.

Évolution de la demande (PKT) - Monde

évolution vs 2019 : Total +2% dont Domestique +9% et International -2%

en % par rapport à la même période de l'année 2019



Domestique :

forte progression

jusqu'en juillet 2021

ensuite, stabilité jusqu'à fin 2022

puis reprise avec la levée des restrictions de vol en Chine

International :

reprise à partir de mai 2021

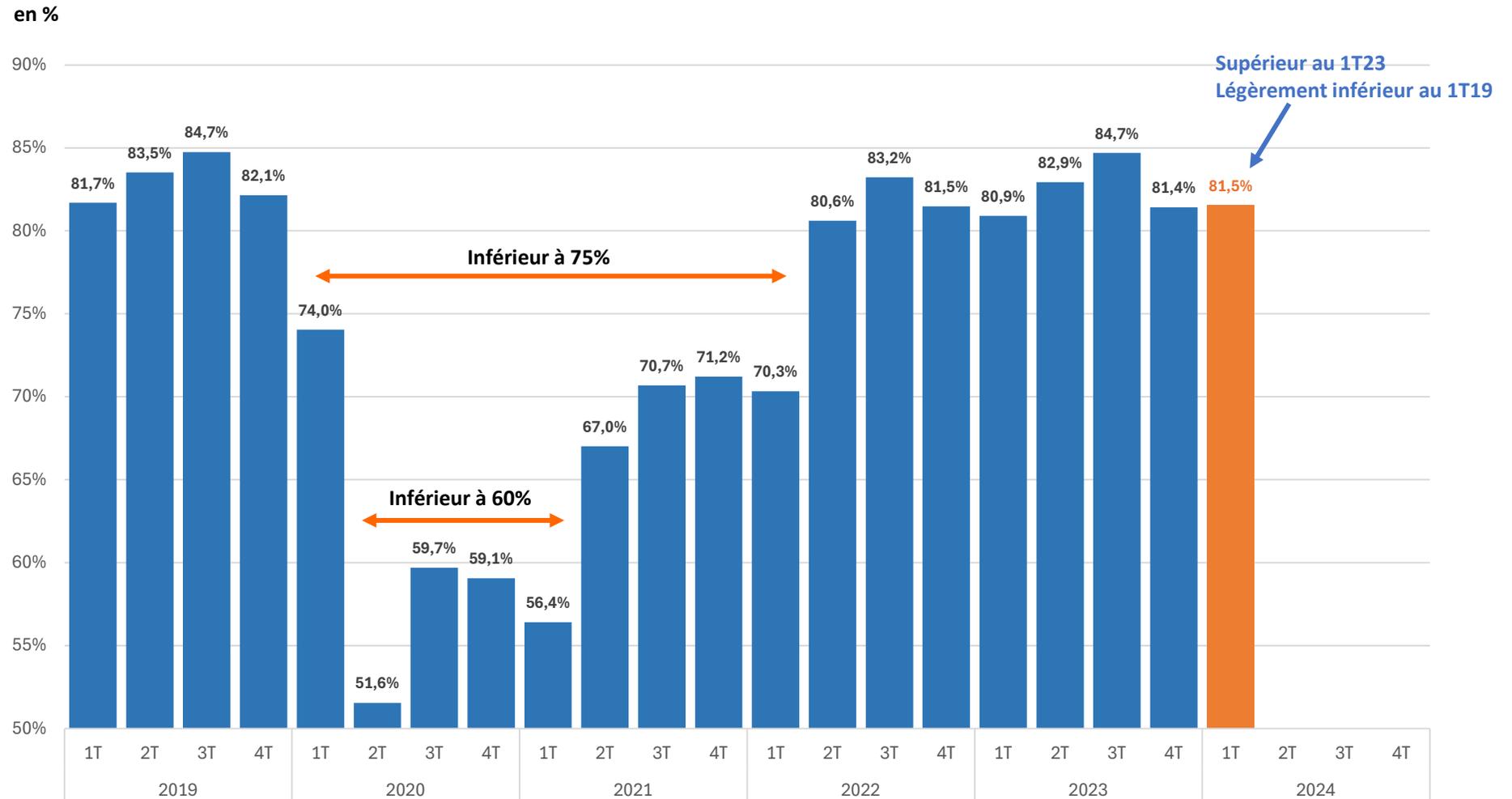
Évolution du coefficient de remplissage (CR) - Monde

$$CR = PKT/SKO$$

$$CR = PKT/SKO$$

À partir du 2T22, le taux d'occupation repasse au-dessus des 80%.

Au 1T24, le CR progresse par rapport au 1T23, mais demeure encore légèrement inférieur au 1T19.

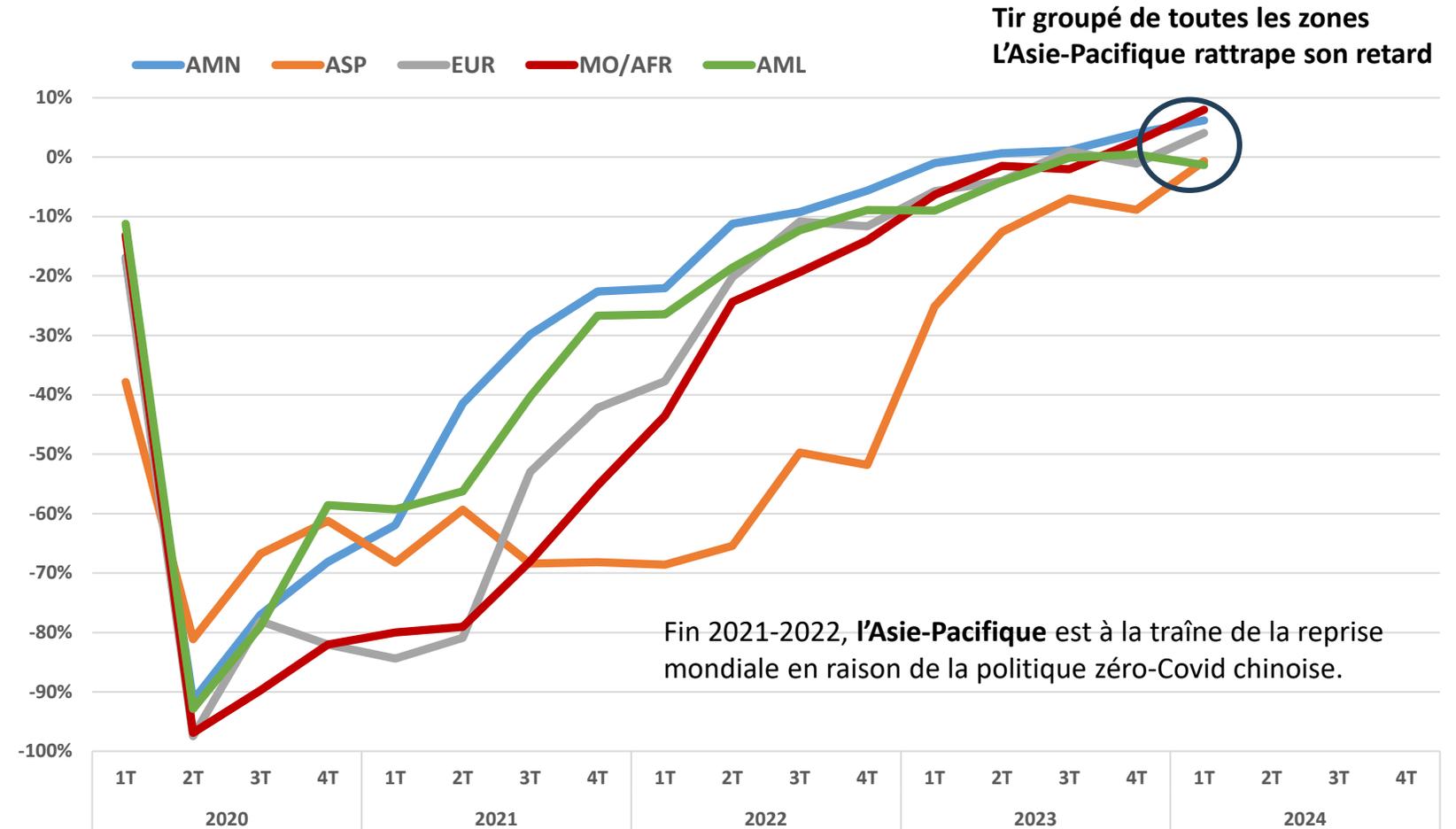


Trafic aérien par zones géographiques

Évolution de la demande par zones (PKT total) vs 2019

Au 1T24, toutes les zones sont autour du niveau 2019

L'Asie-Pacifique est en retard sur les autres zones géographiques.



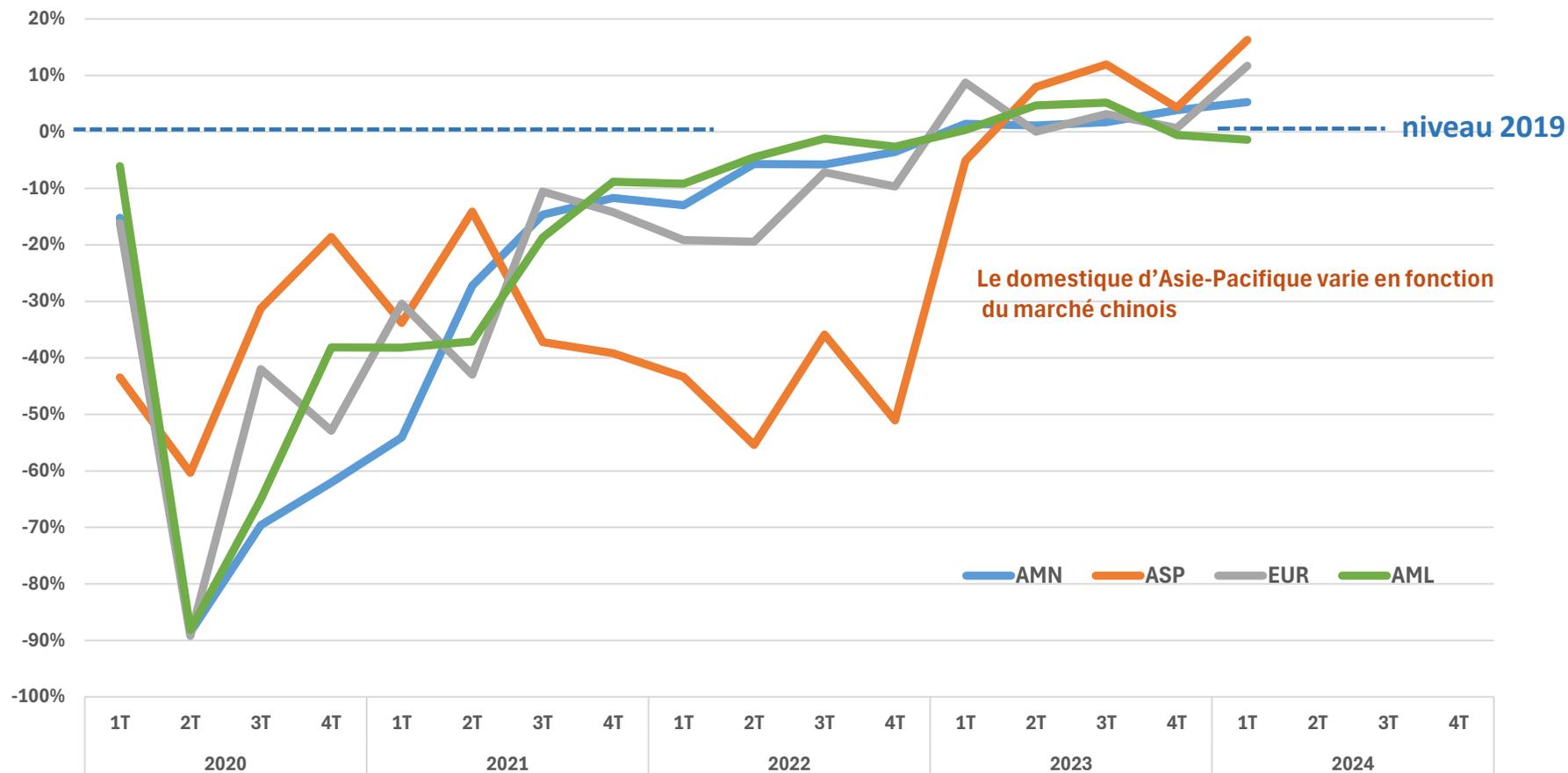
Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

Évolution de la demande par zones (PKT domestique) vs 2019

Au 1T24, les PKT domestique d'Amérique du Nord et d'Asie-Pacifique dépassent le niveau 2019

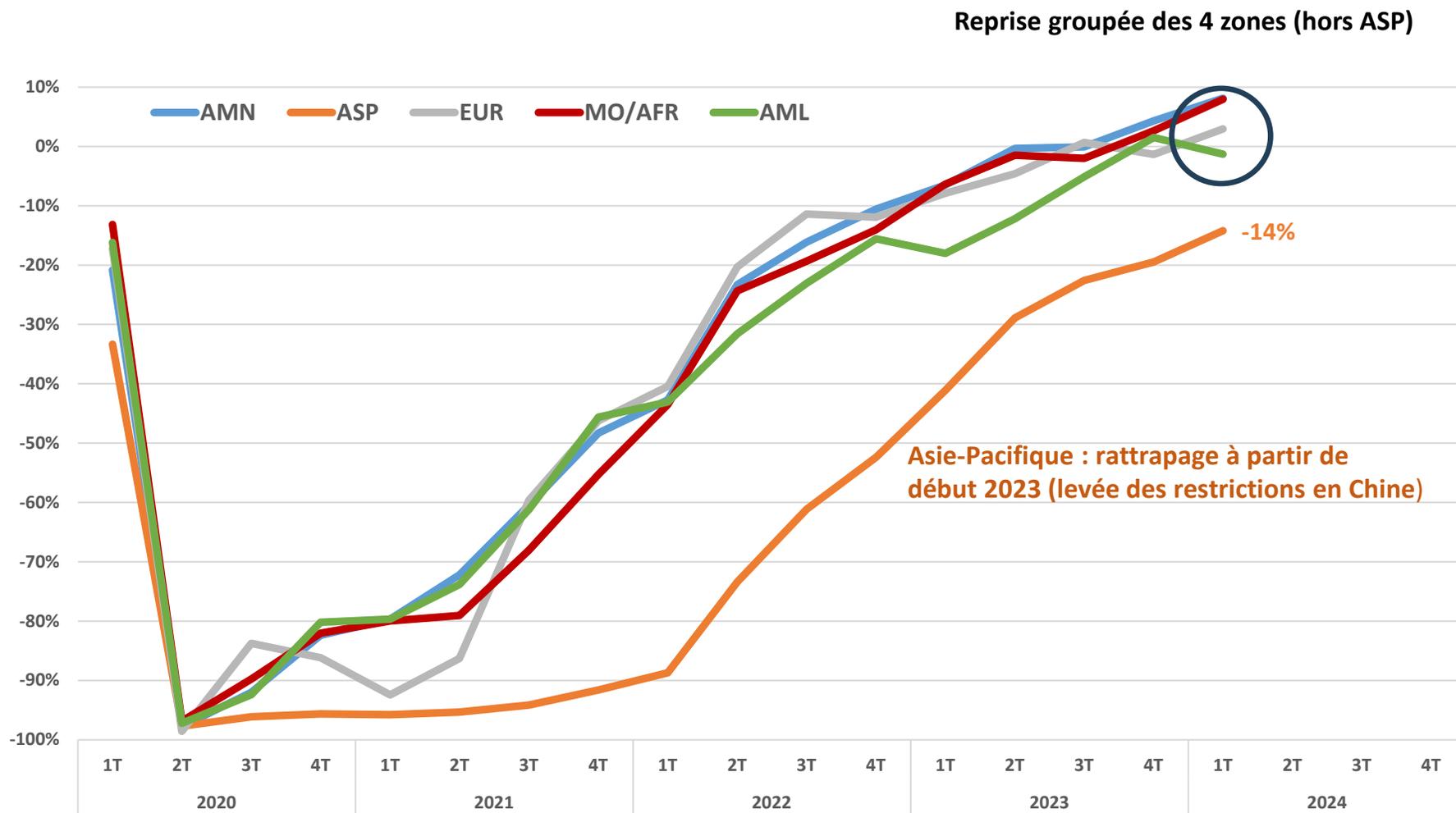
Sur le marché domestique, l'Asie-Pacifique est en pole position devant les autres zones géographiques depuis un an.



Évolution de la demande par zones (PKT international) vs 2019

Au 1T24, le PKT international des différentes zones est supérieur au niveau 2019 (sauf l'Asie-Pacifique)

Sur le marché international, l'Asie-Pacifique est encore loin derrière les autres zones géographiques.

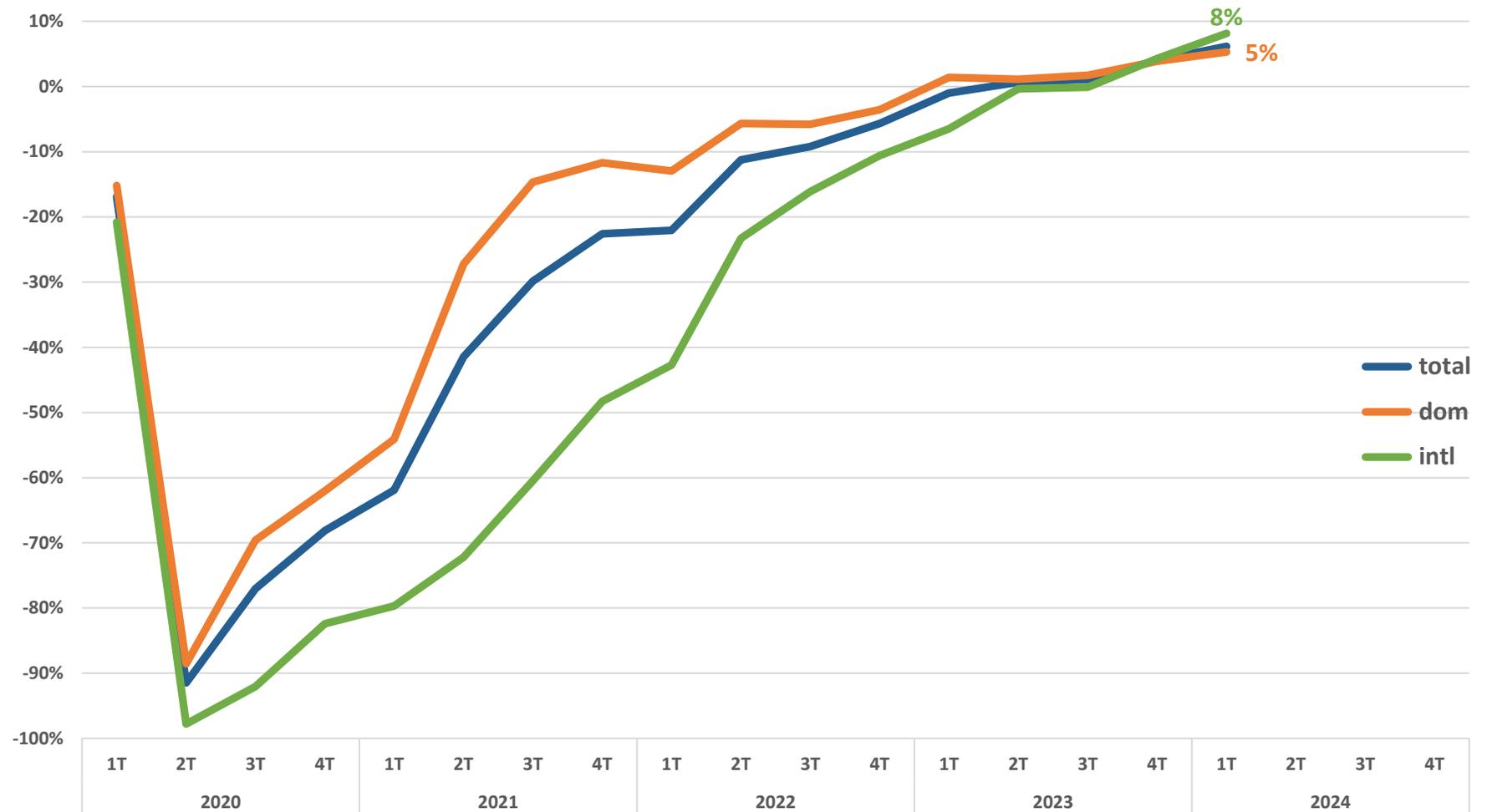


AMN - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Au 1T24, le nombre de PKT supérieur au niveau 2019

Domestique :
forte progression
jusqu'en juillet 2021
ensuite, plateau
puis retour vers le niveau
2019

International :
reprise à partir de mars
2021 avec l'ouverture
progressive des
frontières

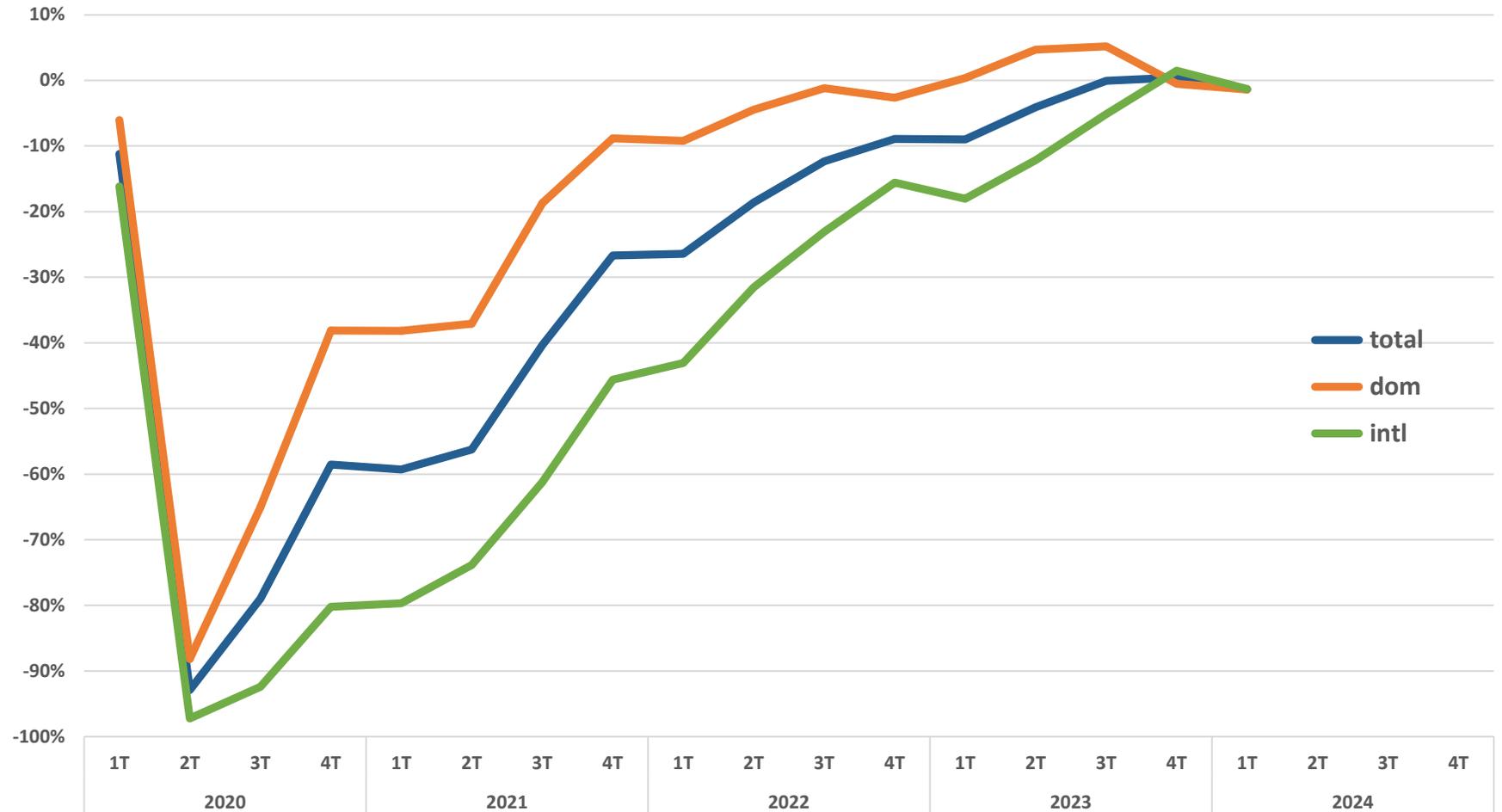


AML - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Au 1T24, les PKT sont au niveau 2019

Domestique :
en 2023
retour au niveau 2019

International :
reprise à partir de mai
2021
plateau fin 2022, puis
reprise à nouveau

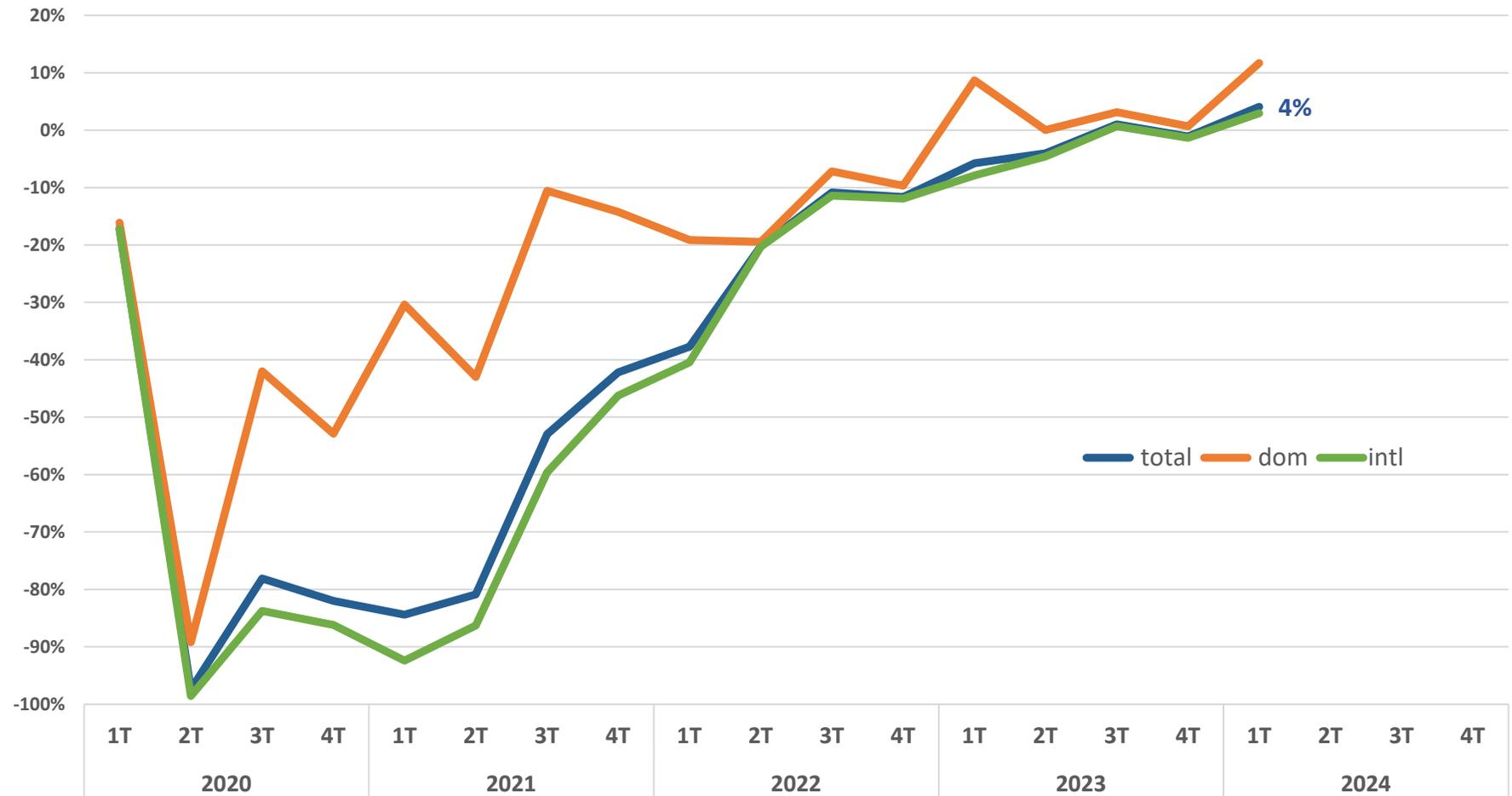


EUR - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Au 1T24, les PKT dépassent le niveau 2019

Le **Domestique** ne représente que 13% du trafic (en PKT) de la zone Europe.

L'**International** et le total évoluent côte à côte, car l'international représente 87% du total Europe.



ASP - évolution de la demande (PKT) vs 2019

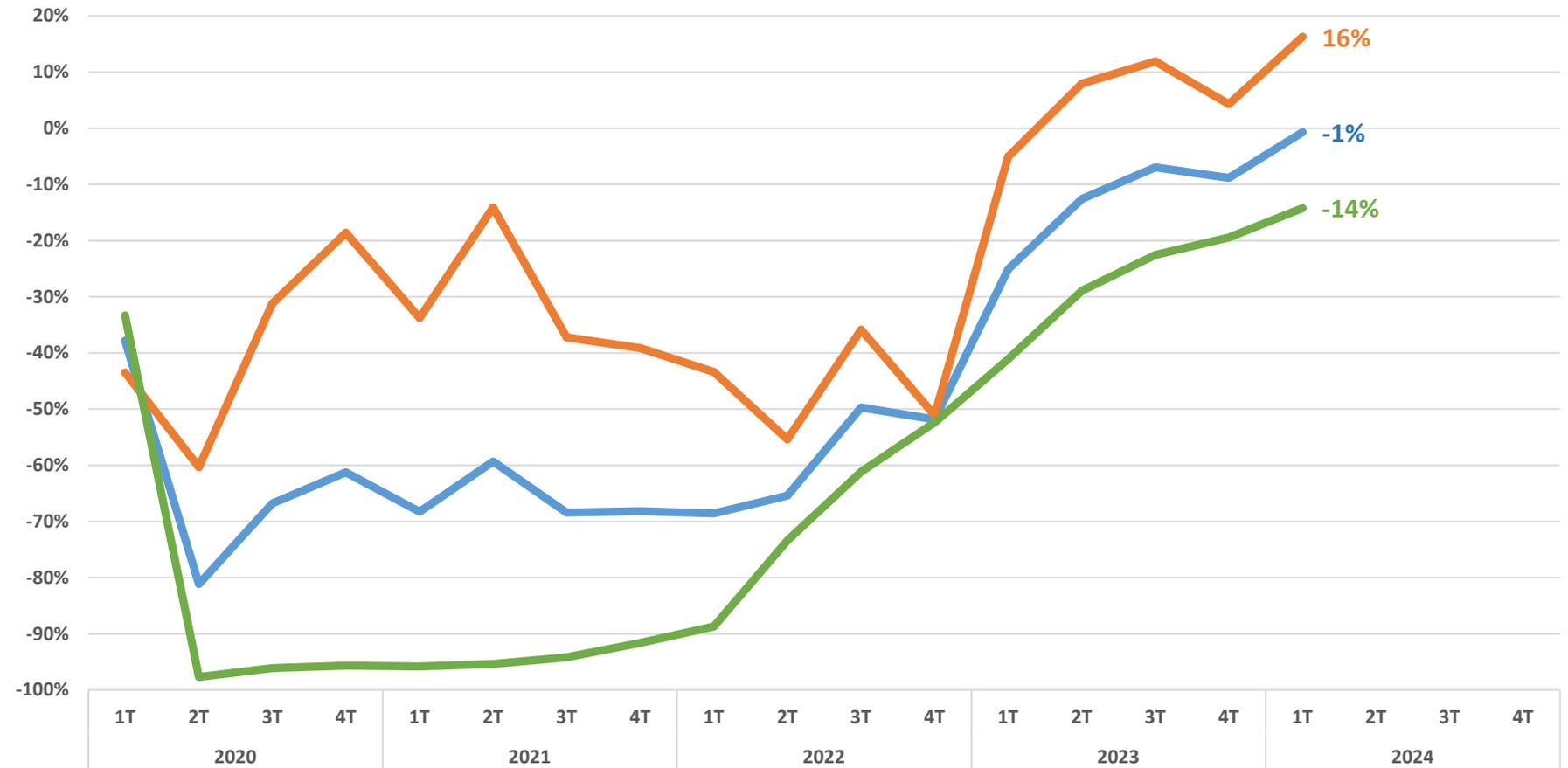
Au 1T24, les PKT talonnent pour la première fois le niveau 2019

Domestique :

évolution en dents de scie
en raison de la Chine
En 2023, forte progression
tirée par la reprise du
marché intérieur chinois

International :

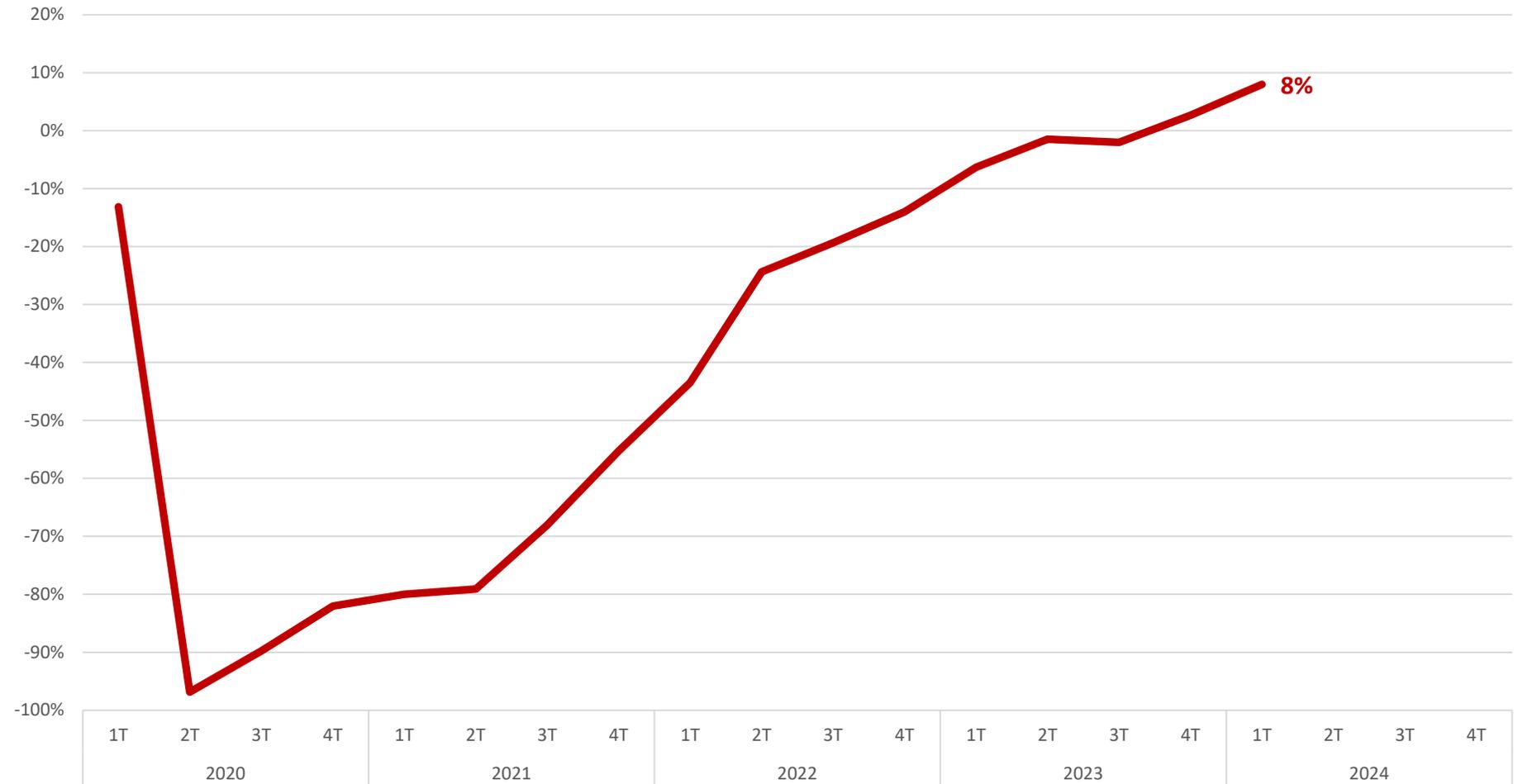
reprise à partir de mars
2022
Il demeure inférieur de
14% au niveau 2019



MO/AFR - évolution de la demande (PKT intl) vs 2019

Au 1T24, le nombre de PKT (international) dépasse le niveau 2019

Gain de 55 points de mi-2021 à mi-2022
stagnation mi-2023
Puis reprise de la forte progression



Trafic aérien par pays

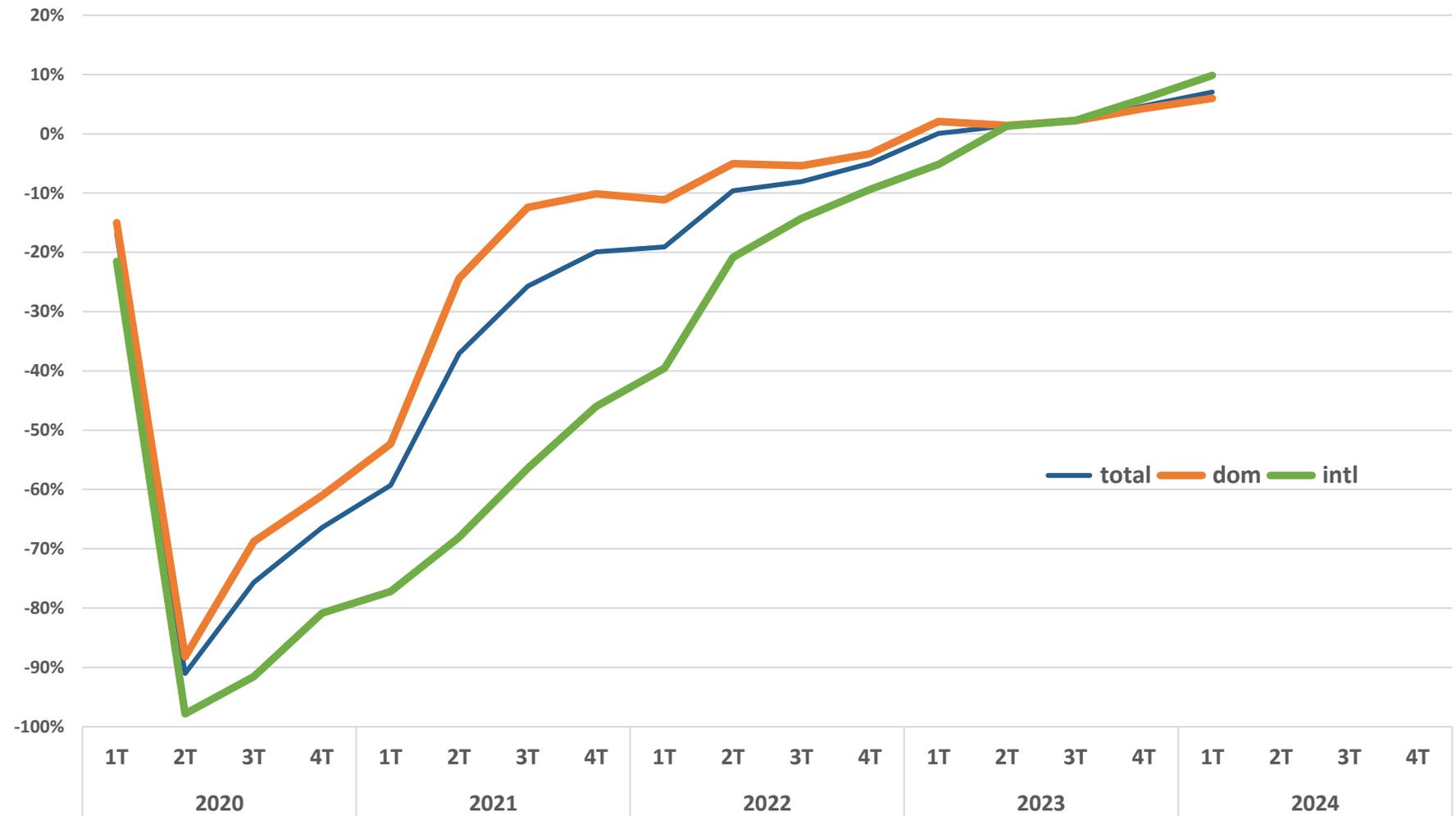
USA - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Au T24, le nombre de PKT dépasse le niveau 2019

Domestique :
forte progression jusqu'en
juin 2021
ensuite, lente progression

International :
reprise à partir de
mars 2021

**Retour au niveau
2019 au 2T23**



Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

Chine - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Forte reprise des PKT après la fin de la politique zéro Covid

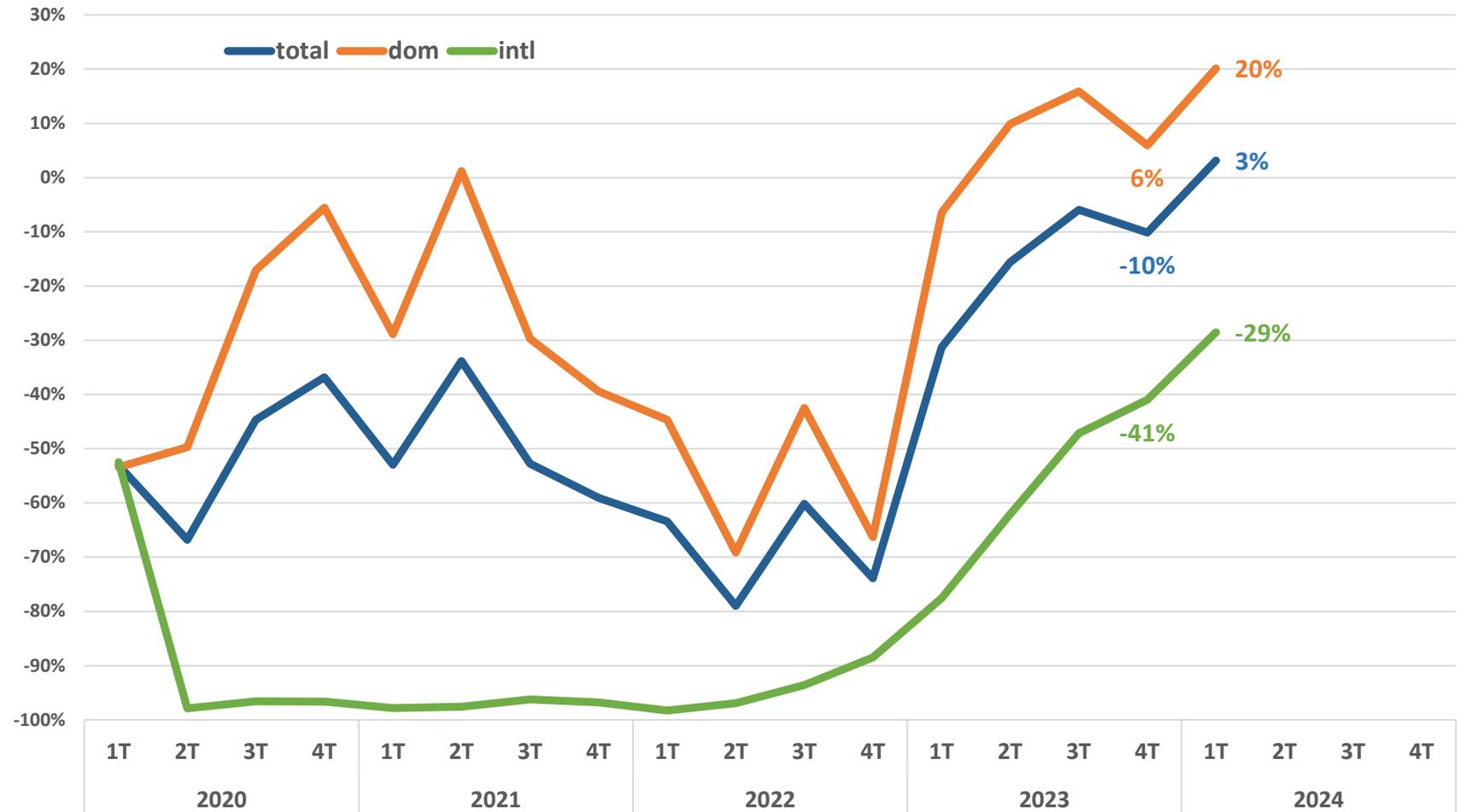
Domestique :

forte progression fin 2022 et début 2023
Bond au 1T24 à +20% vs 1T19

International :

la reprise s'accélère début 2023
Gain de 12 points au 1T24

Bond au 1T24 avec un gain de 13 points



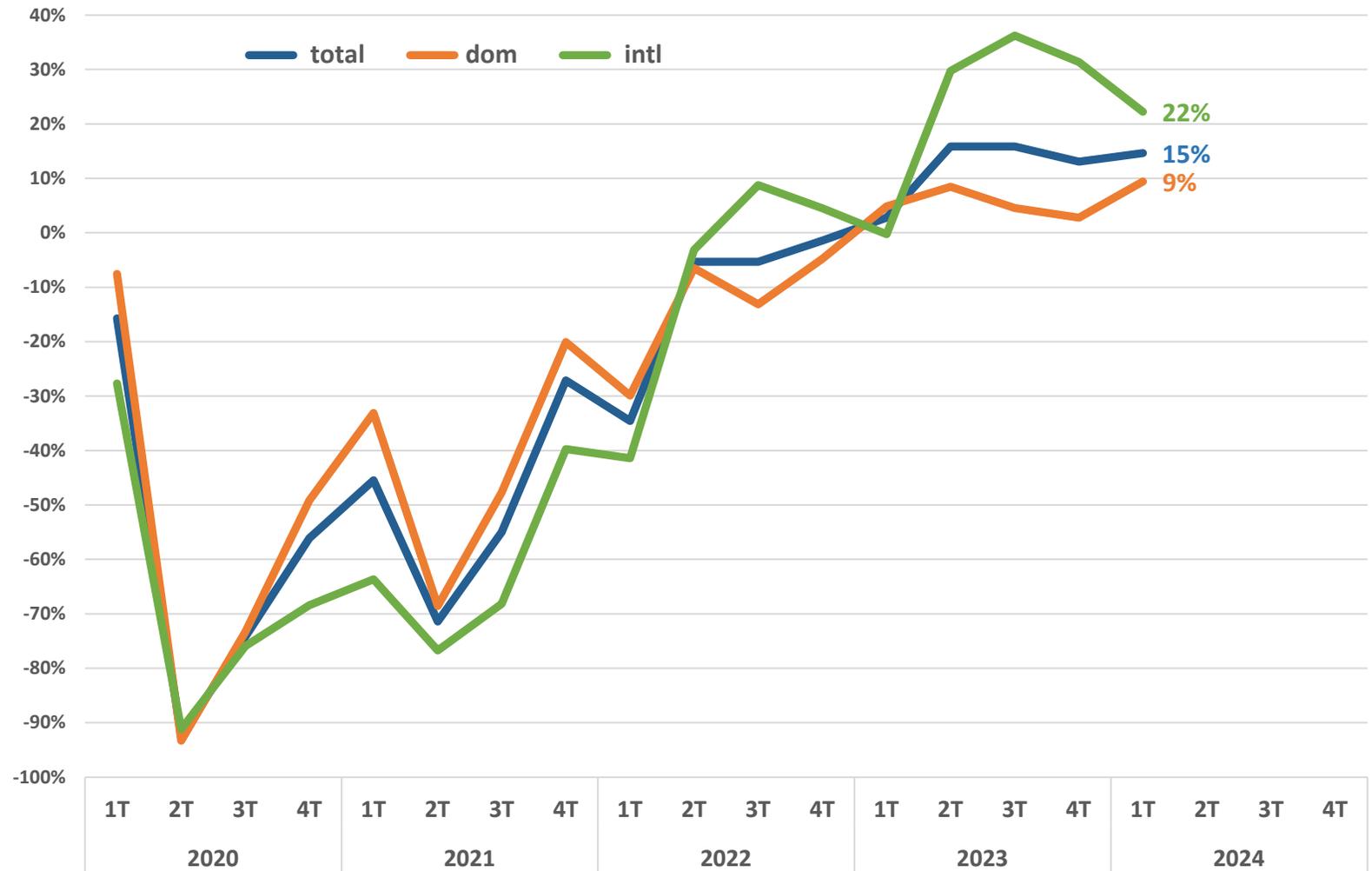
Inde - évolution des PKT vs 2019

Au 1T24, les PKT dépassent largement le niveau 2019 (+15%)

Le Domestique tire la reprise jusqu'en mai 2022

Ensuite, c'est l'international

International : au-dessus du niveau 2019 depuis juin 2022



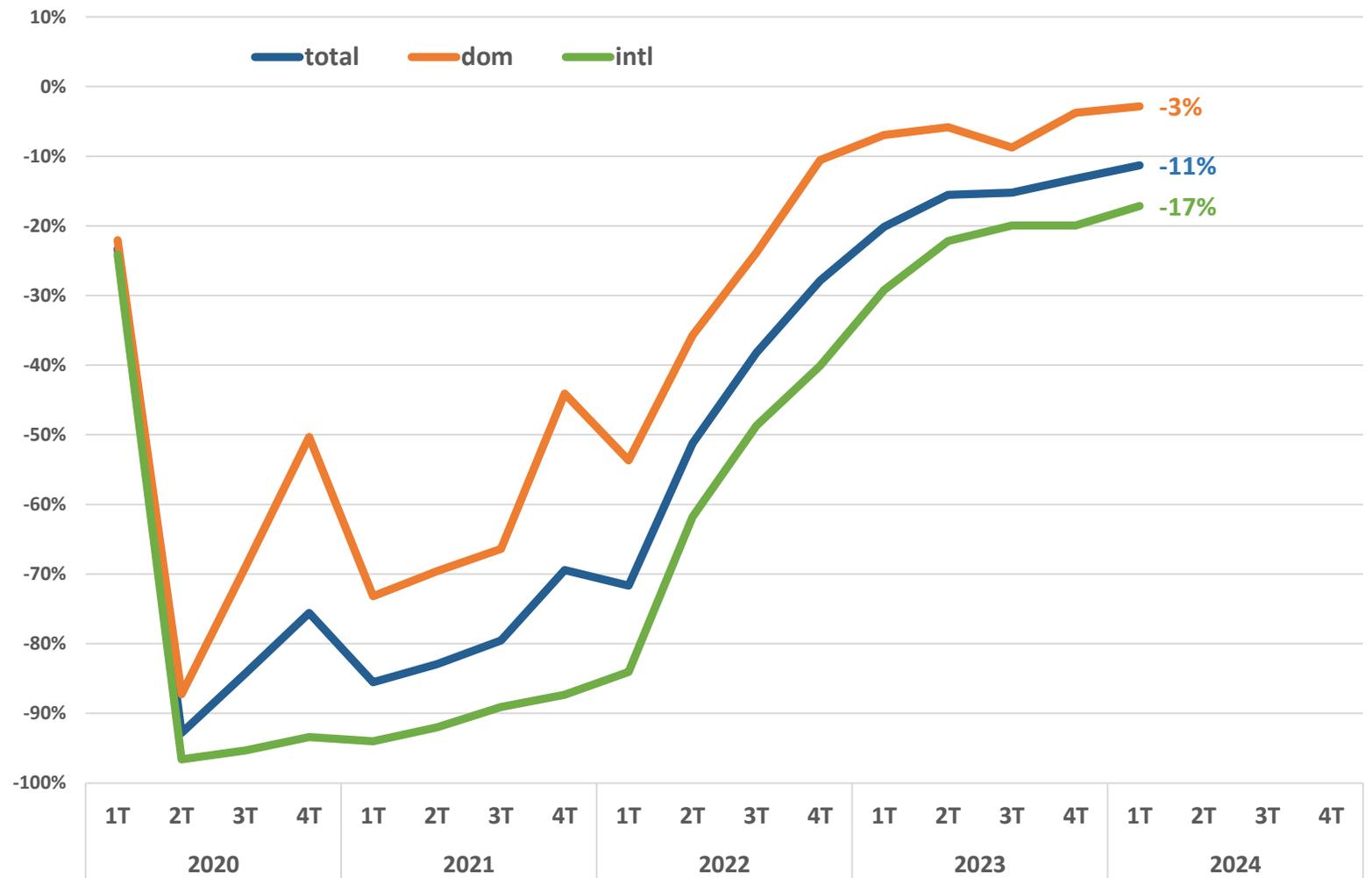
Japon - évolution des PKT vs 2019

Au 1T24, le trafic toujours inférieur au niveau 2019

forte reprise du **Domestique**
en 2022

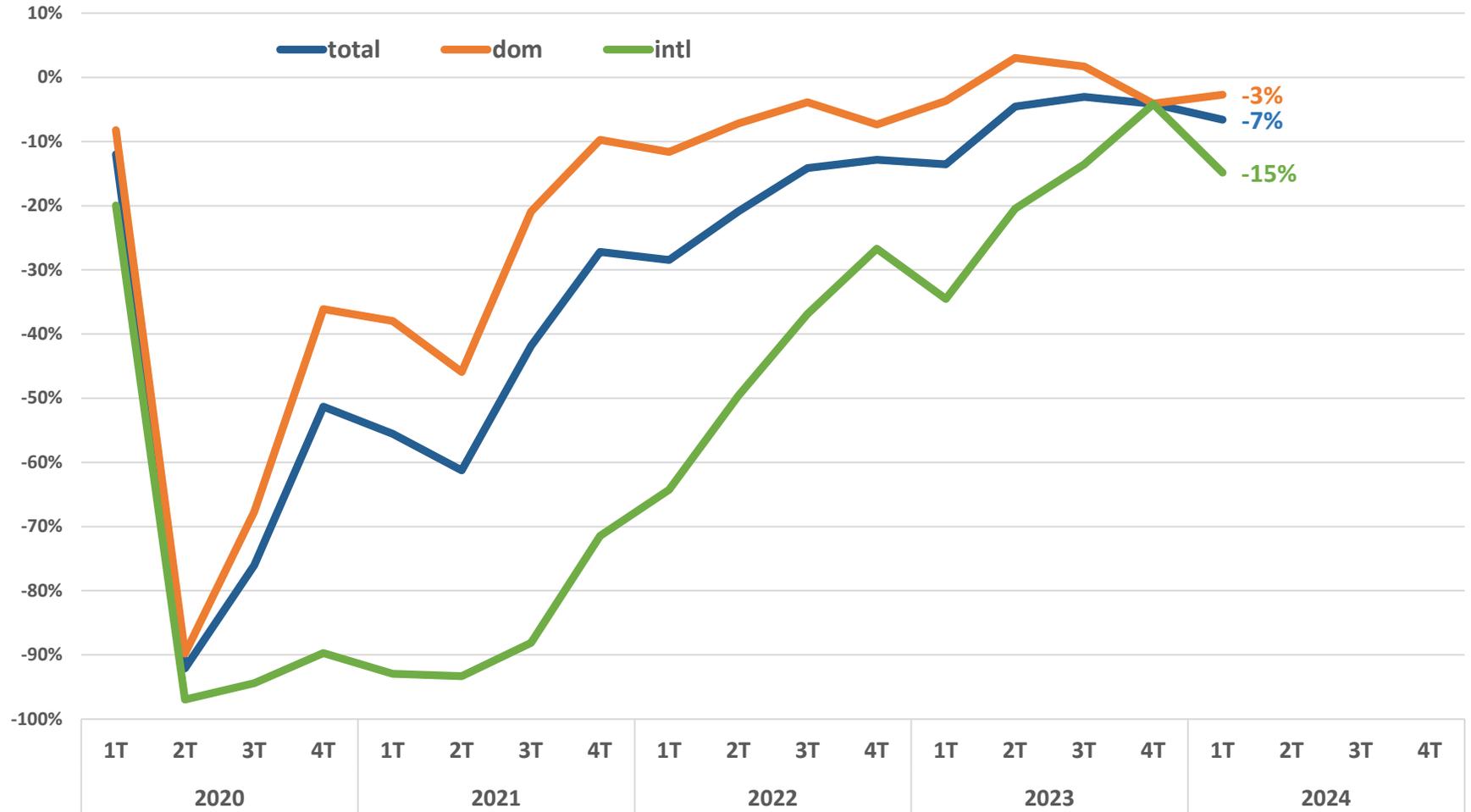
l'International suit la
même pente

Mais l'ensemble demeure
sous le niveau 2019



Brésil - évolution des PKT vs 2019

Au 1T24, tassement du trafic



le **Domestique** oscille autour du niveau 2019

forte reprise de **l'International** en 2023 vers le niveau 2019

Annexe

Parts de marché mondial PKT en 2019

	Parts marché mondial	Domestique	International
Nombre de Passagers Km Transportés			
Amérique Latine	5,1%	6,6%	4,2%
Amérique du Nord	22,2%	39,6%	12,0%
Asie-Pacifique	34,7%	42,6%	30,2%
Europe	26,8%	9,3%	37,0%
Moyen Orient-Afrique	11,2%	2,0%	16,6%
Monde	100,0%	100,0%	100,0%
Monde	100,0%	36,9%	63,1%

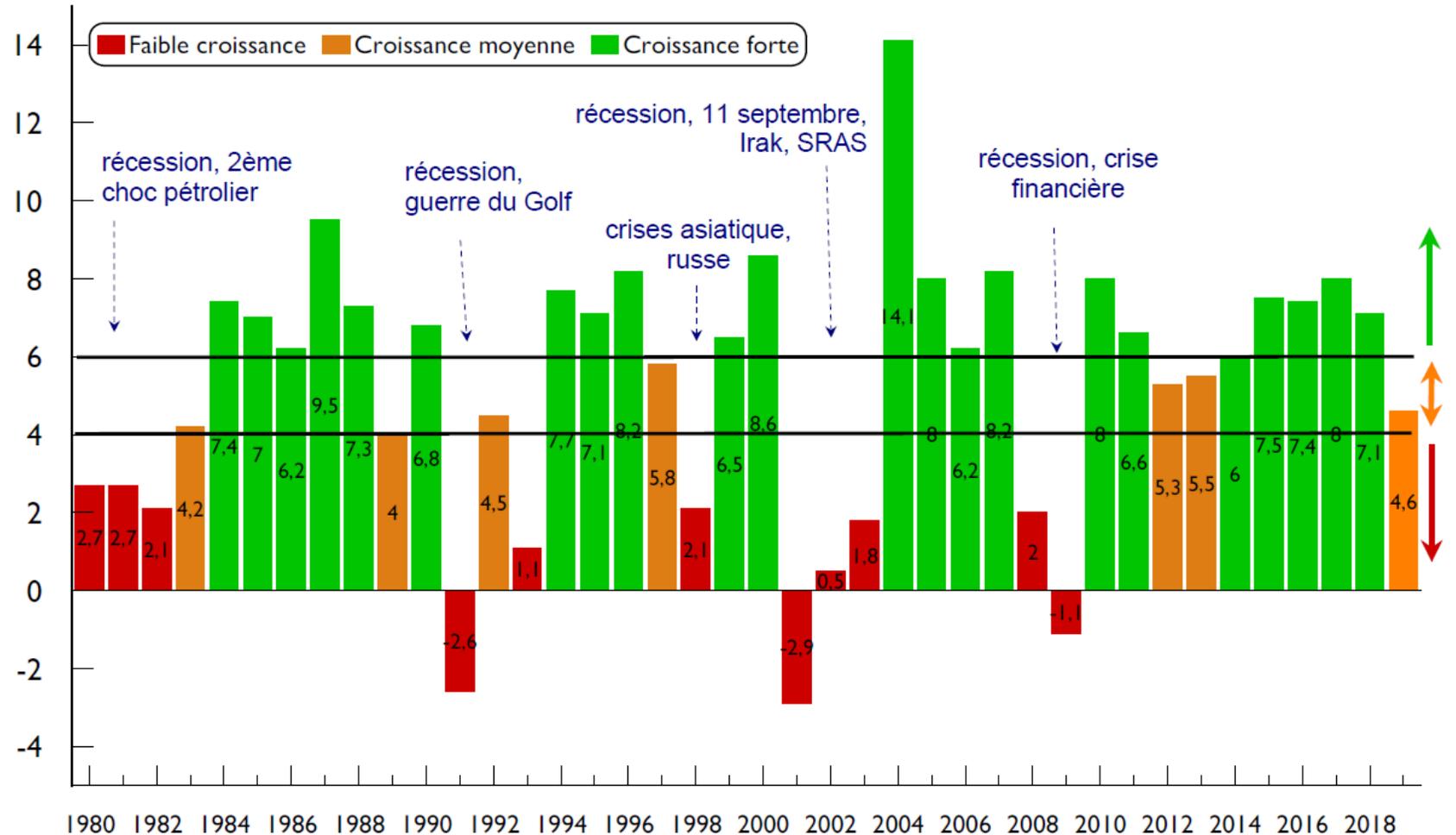
Importance du marché domestique
en ASP et en AMN

Importance du marché international en
Europe et en ASP

DYNAMIQUE DE CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

Passagers-km transportés PKT (évolution annuelle en %)

- Les phases de crise (en rouge) et les phases de croissance forte (en vert) se succèdent régulièrement.
- À chaque crise succède donc une période de croissance forte.
- Avec des taux très élevés lors des premières années de sortie de crise. L'exemple type est 2004 avec quasiment l'équivalent de 3 années de croissance moyenne.
- **Il est probable que ce schéma de sortie de crise se reproduira en 2024 et 2025 avec des années de croissance très forte.**



Faible croissance, taux < 4%, zone en rouge sur le graphique.

Croissance moyenne, taux compris entre 4 et 6% (et non pas >0%)

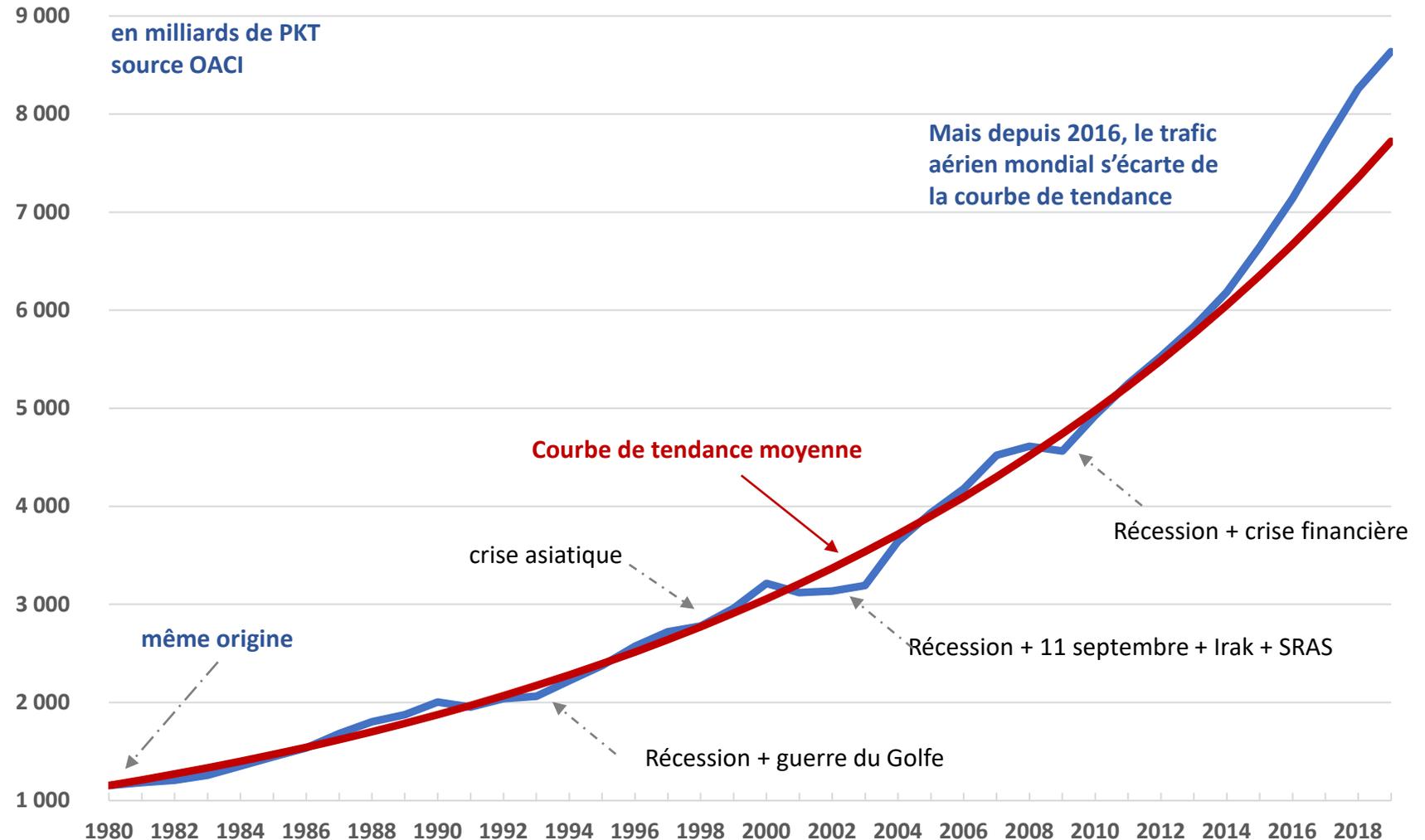
Forte croissance, taux supérieur à 6%.

- Taux 1980-2019

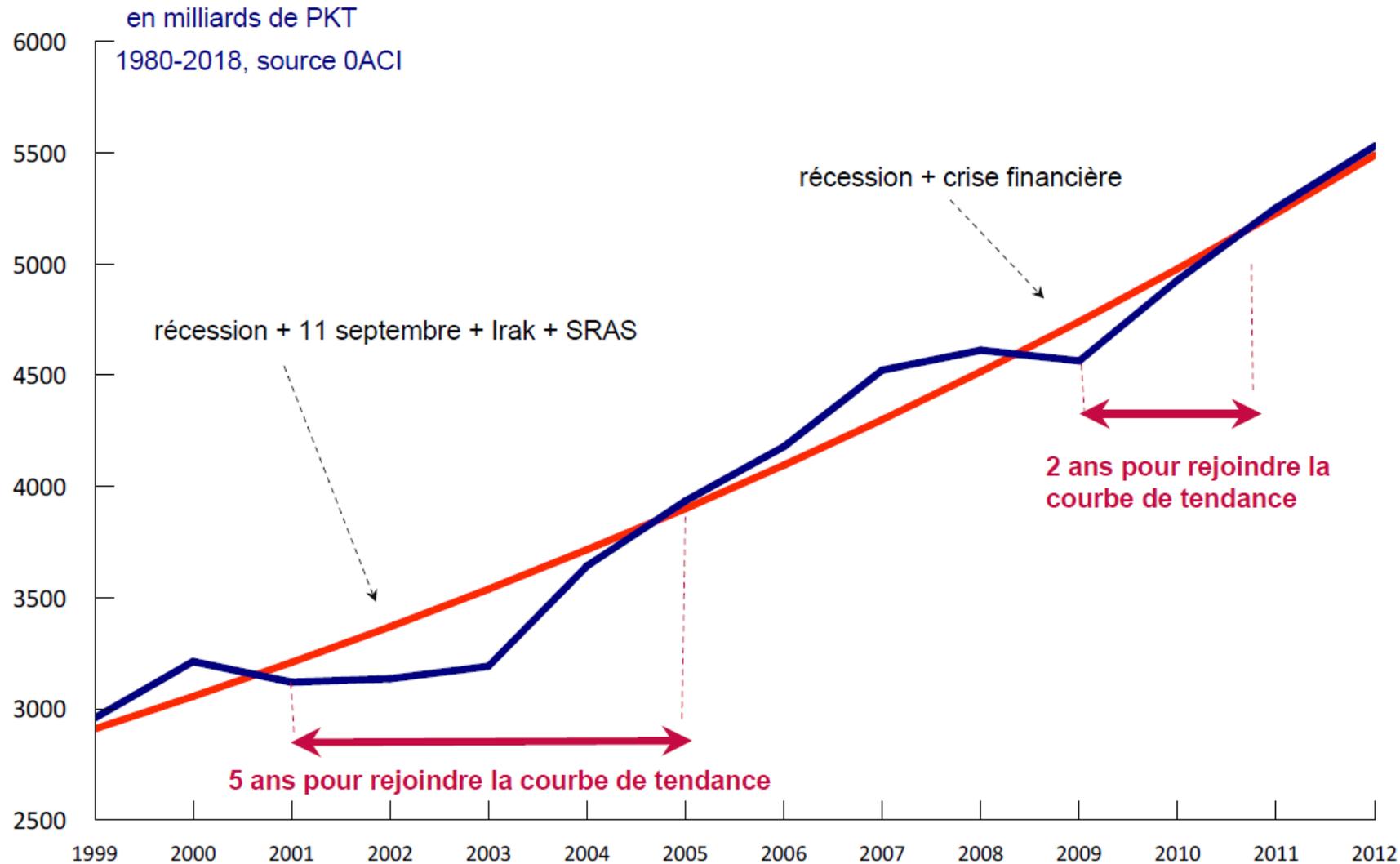
Depuis 1980 , le trafic aérien mondial (PKT) a évolué autour de la courbe de tendance

Cette seconde représentation de l'évolution du trafic aérien mondial (ligne brisée bleue) met en évidence deux points fondamentaux

1. Toutes les crises passées ont eu de graves répercussions sur le trafic aérien
2. Au travers de cette ligne brisée se dessine une ligne moyenne (ligne continue rouge). La courbe rouge PKT est en fait le besoin moyen en transport aérien, des populations du Monde.

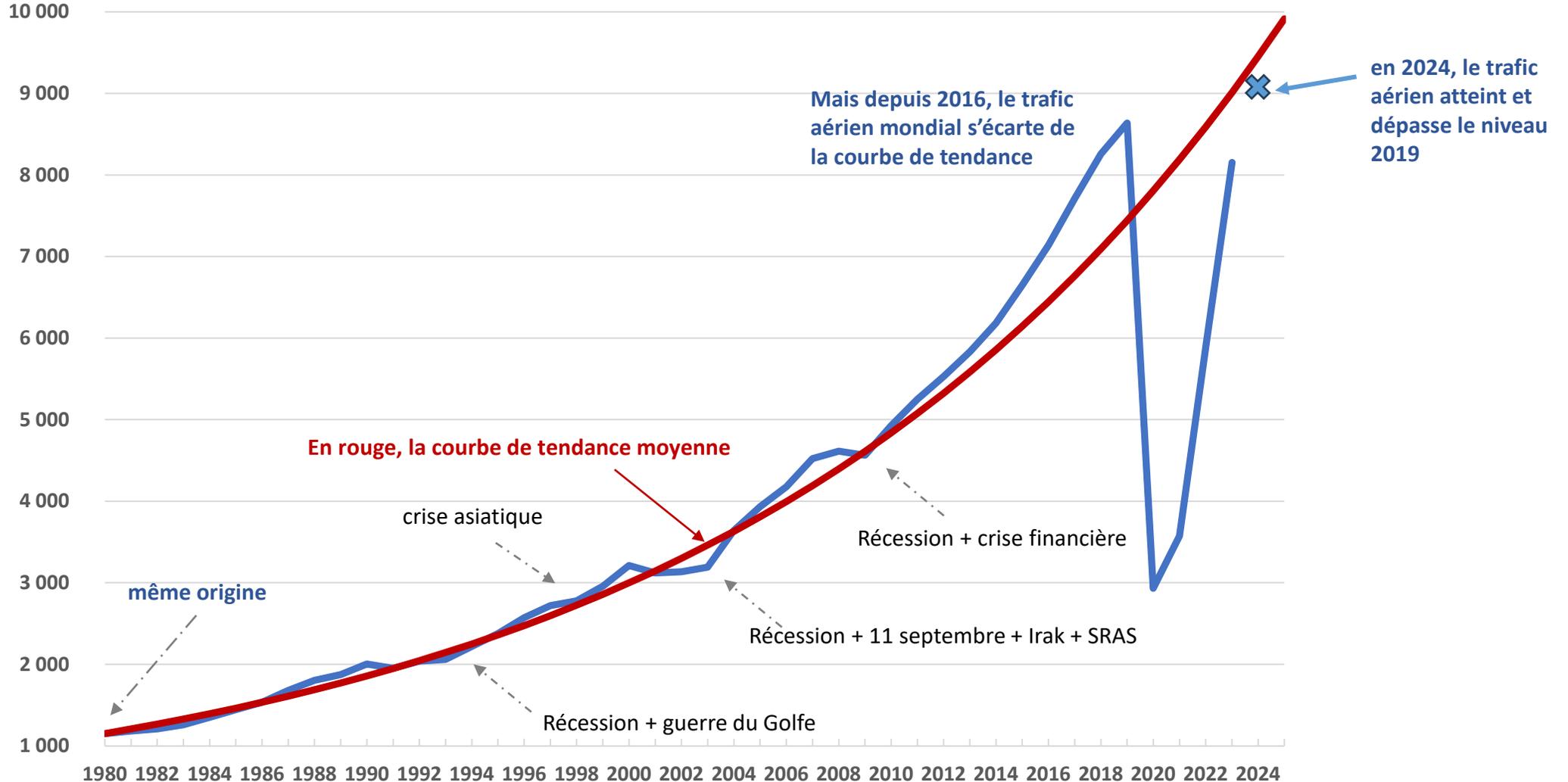


Le retour à la courbe de tendance



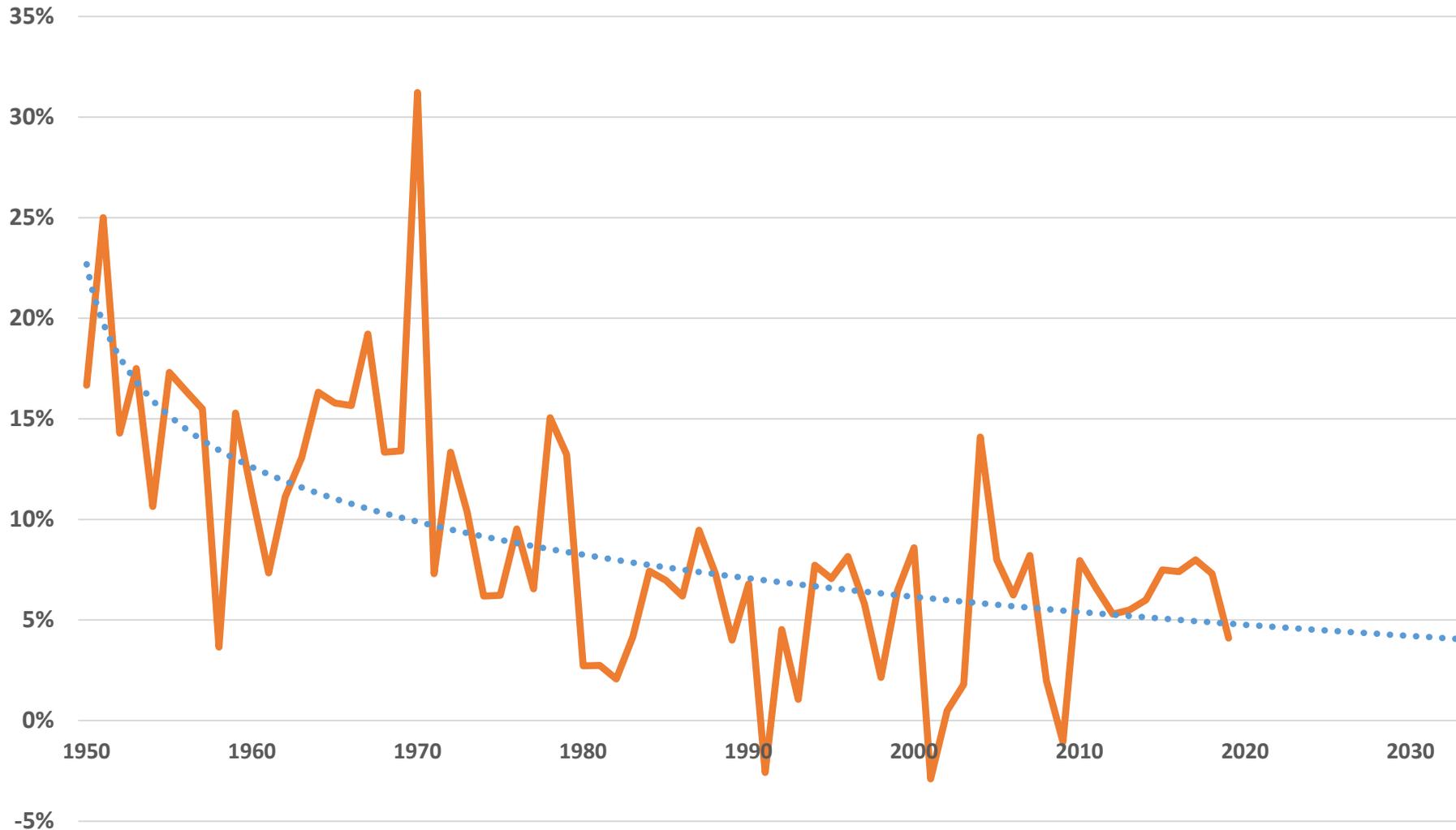
En 2024, le trafic aérien mondial (PKT) dépasse le niveau 2019 et se rapproche de la courbe de tendance

en milliards de PKT
source OACI



Évolution du taux de croissance du transport aérien (PKT)

Le taux de croissance n'est pas constant, d'année en année le taux de croissance décroît. Sur les dix prochaines années, le taux de croissance moyen passera nettement sous la barre des 5%.



Définitions et Sources

Sources

Trafic aérien : compagnies aériennes, Flightradar, OAG, Eurocontrol, BTS, OACI, IATA, CAAC, DGAC, ID AERO

Définitions

SKO : sièges Km offerts

PKT : passagers Km transportés

Coefficient de remplissage : $CR = PKT/SKO$

Offre : nombre de vols, nombre de sièges, nombre de sièges-kilomètres

Demande : nombre de passagers, nombre de passagers kilomètres transportés

AMN : Amérique du Nord ; **AML** : Amérique Latine ; **ASP** : Asie-Pacifique

EUR : Europe ; **MO/AFR** : Moyen Orient-Afrique

Informations légales

Les fichiers « **Tableau de Bord** », lettre **TBM** et tous les éléments présents dans ces fichiers (informations, données, marques, représentations graphiques, etc.), sont la propriété exclusive d'**ID AERO** en tant qu'œuvre d'auteur ou en tant que base de données.

Les contenus et services des différents abonnements proposés par **ID AERO** sont accessibles uniquement pendant la durée de l'abonnement.

Toute représentation ou reproduction totale ou partielle de ces fichiers par quelque procédé que ce soit, est interdite et constituerait une contrefaçon sanctionnée par le Code de la propriété intellectuelle.

Les destinataires et/ou les abonnés de ces fichiers s'engagent à réserver les données à leurs seuls usages et garantissent la confidentialité de ces données, qui ne sont en aucun cas cédées ou rendues accessibles à aucune entité tierce.

La reproduction par un destinataire et/ou abonné de ces fichiers et exclusivement sous forme d'extrait se fera avec la mention expresse du **copyright ID AERO** en tant que source, sans modification des données et en dehors de toute utilisation commerciale. Toute autre reproduction des fichiers et notamment par une entité tierce devra se faire avec l'autorisation expresse préalable et écrite d'**ID AERO**.

Les informations fournies et contenues dans les fichiers le sont à titre informatif. **ID AERO** ne saurait garantir l'exactitude, la complétude, l'actualité des informations.

ID AERO met tout en œuvre pour offrir aux destinataires ou abonnés des informations et/ou outils disponibles et vérifiés, mais ne saurait être tenu pour responsable des erreurs ou omissions, d'une absence de disponibilité des informations. En conséquence, l'utilisateur reconnaît utiliser ces informations sous sa responsabilité exclusive.

© Copyright **ID AERO** 2024 - Tous droits réservés - Reproduction interdite sans autorisation